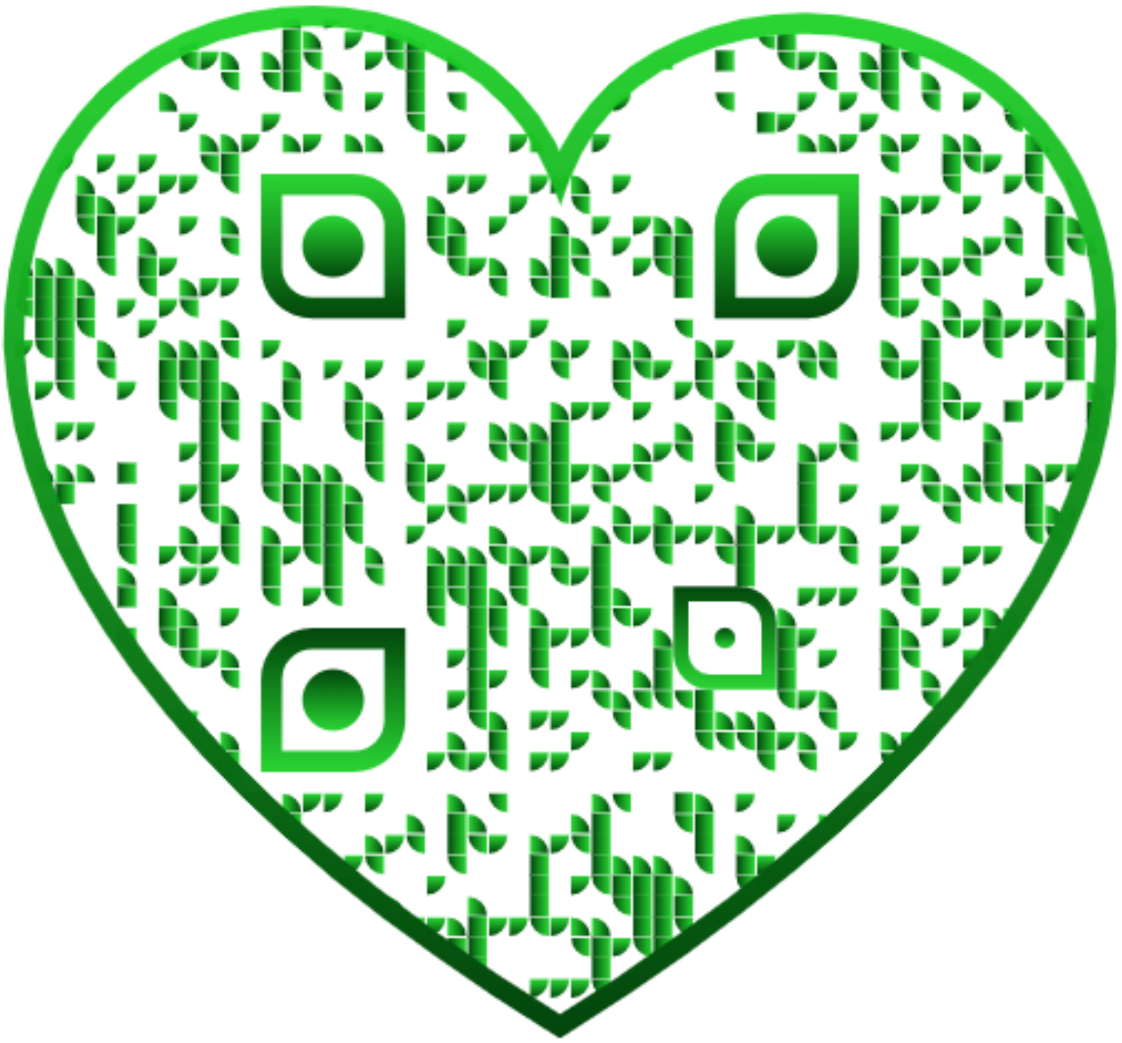
FLORENCE DE CHANGY

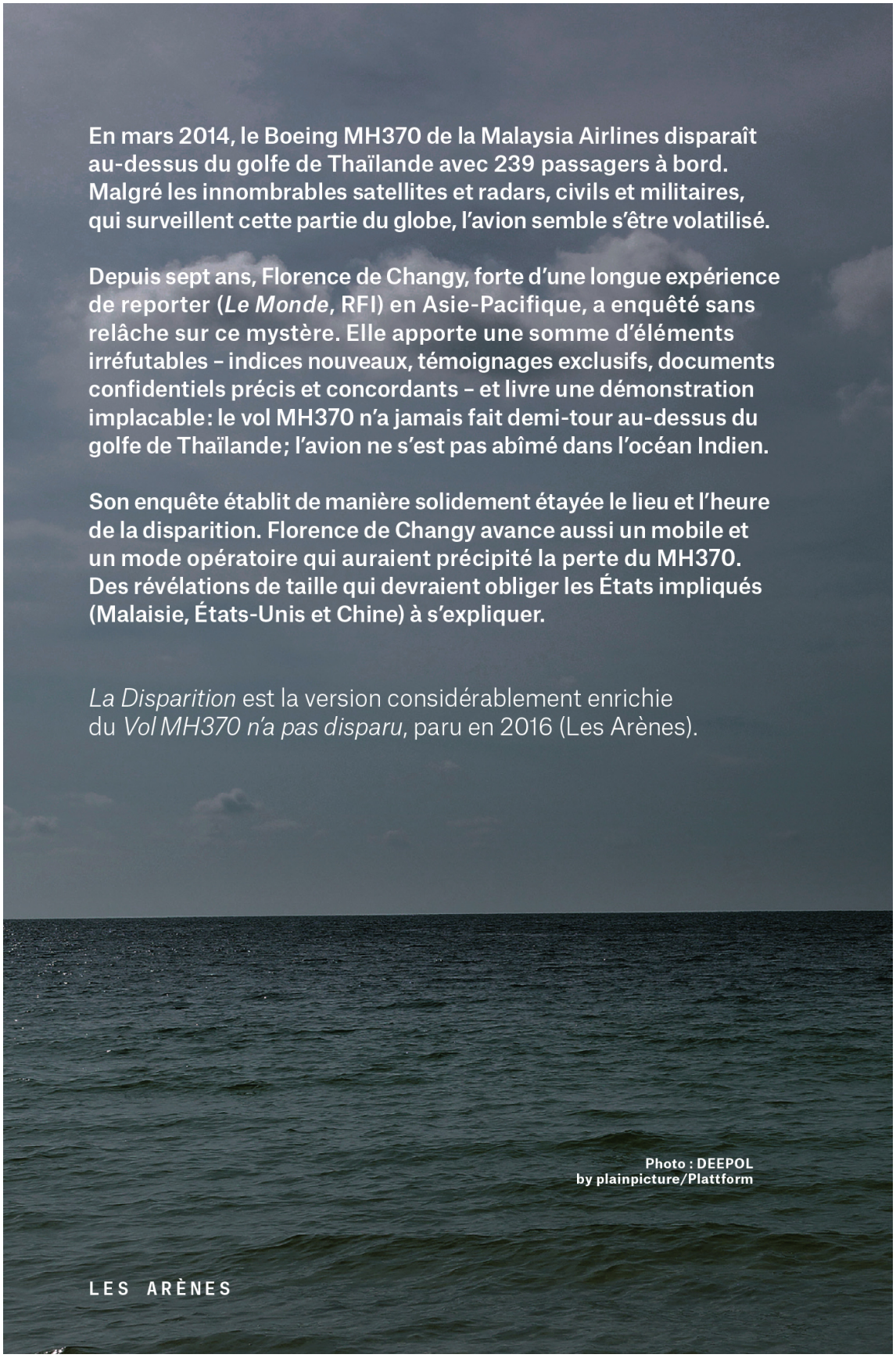
VOL MH370

LA DISPARITION

RÉVÉLATIONS SUR LA PLUS GRANDE ÉNIGME DE L'AVIATION

LES ARÈNES





En mars 2014, le Boeing MH370 de la Malaysia Airlines disparaît au-dessus du golfe de Thaïlande avec 239 passagers à bord. Malgré les innombrables satellites et radars, civils et militaires, qui surveillent cette partie du globe, l'avion semble s'être volatilisé.

Depuis sept ans, Florence de Changy, forte d'une longue expérience de reporter (*Le Monde*, RFI) en Asie-Pacifique, a enquêté sans relâche sur ce mystère. Elle apporte une somme d'éléments irréfutables – indices nouveaux, témoignages exclusifs, documents confidentiels précis et concordants – et livre une démonstration implacable: le vol MH370 n'a jamais fait demi-tour au-dessus du golfe de Thaïlande; l'avion ne s'est pas abîmé dans l'océan Indien.

Son enquête établit de manière solidement étayée le lieu et l'heure de la disparition. Florence de Changy avance aussi un mobile et un mode opératoire qui auraient précipité la perte du MH370. Des révélations de taille qui devraient obliger les États impliqués (Malaisie, États-Unis et Chine) à s'expliquer.

La Disparition est la version considérablement enrichie du *Vol MH370 n'a pas disparu*, paru en 2016 (Les Arènes).

Photo : DEEPOL
by plainpicture/Plattform

LES ARÈNES

LA DISPARITION

Ouvrage publié sous la direction de Laurence Lacour.

La première édition de cet ouvrage a été publiée sous le titre *Le Vol MH370 n'a pas disparu* en 2016 aux éditions Les Arènes.

© Les Arènes, Paris, 2016, pour la première édition
© Les Arènes, Paris, 2021 pour cette nouvelle édition
revue et augmentée

Les Arènes,
17-19, rue Visconti, 75006 Paris
Tél. : 01 42 17 47 80
arenes@arenes.fr
www.arenes.fr

FLORENCE DE CHANGY

VOL MH370

LA DISPARITION

CHAPITRES 9 À 14 TRADUITS
PAR NATHALIE GOUYÉ-GUILBERT

LES ARÈNES

Aux proches, familles et amis, des 239 personnes à bord du vol MH370 du 8 mars 2014,
À tous ceux et toutes celles qui, de toute la planète, m'ont aidée à m'approcher de la vérité, par leurs connaissances, leurs contacts et surtout leur courage de me parler,
À ceux et celles qui continuent de refuser les aberrations de la version officielle et qui cherchent, de bonne foi, à connaître le vrai destin du MH370,
À ceux et celles, enfin, qui en savent davantage et à qui incombe la double responsabilité de révéler l'entière vérité et de mettre un terme à l'indicible détresse des proches des victimes,
À ma famille et à mes amis dont le soutien et la patience m'ont été essentiels.

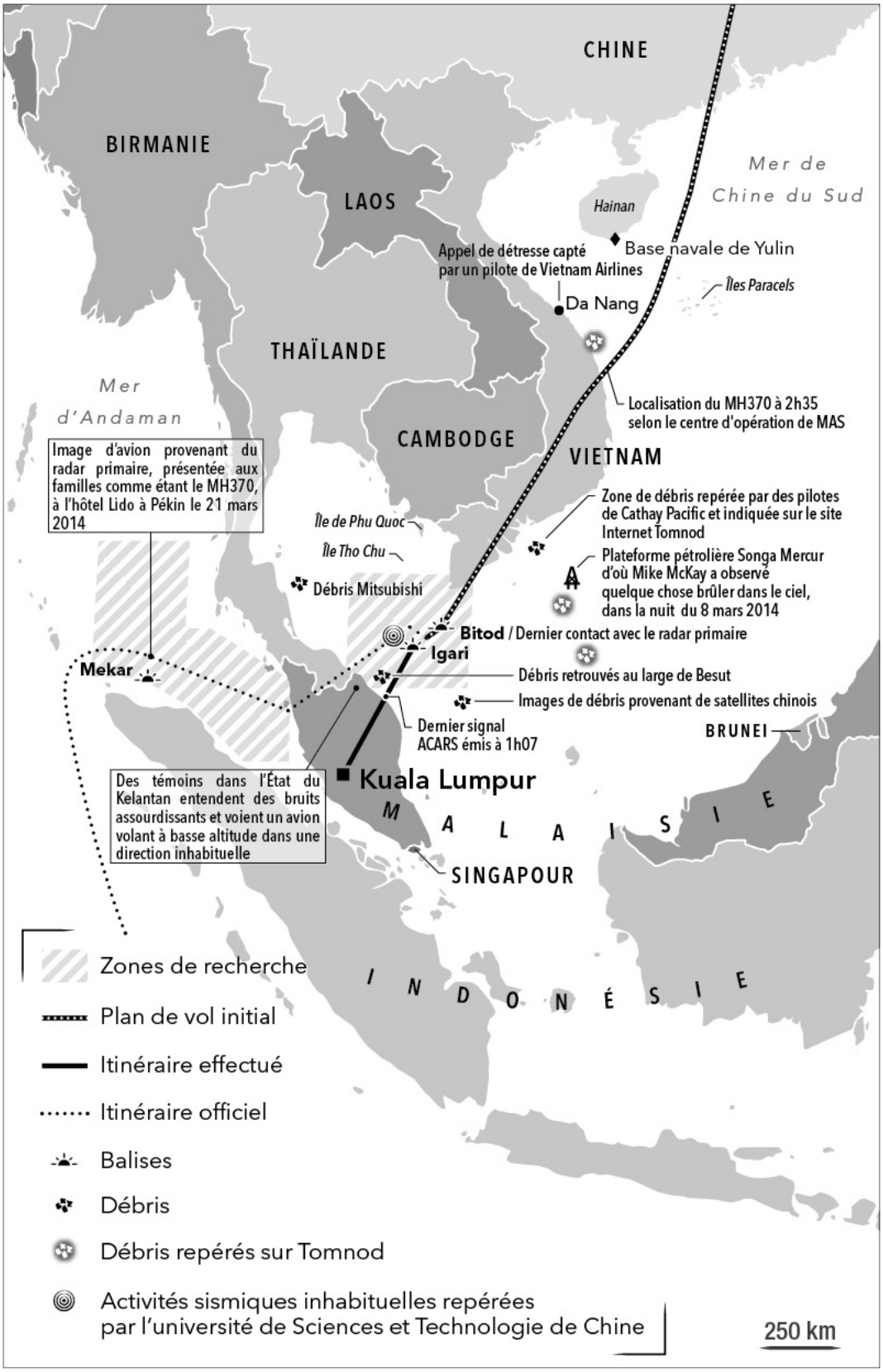
« C’est une charade, enveloppée dans un mystère, à l’intérieur d’une énigme. Mais peut-être y a-t-il une clé ? »

Winston Churchill, 1939

« Nous vivons dans un monde où ceux qui ont le pouvoir nous trompent. Nous savons qu’ils mentent, ils savent que nous savons qu’ils mentent, cela leur est égal. Nous affirmons que cela nous tient à cœur, mais nous ne bougeons pas. »

Adam Curtis, « HyperNormalisation » BBC Documentary, 2016

Pékin
CHINE
plan de vol prévu
INDE
Hainan
VIETNAM
THAÏLANDE
Kuda Huvadhoo
Malé
Thimarafushi
équateur
Kuala Lumpur
MALAISIE
SINGAPOUR
INDONÉSIE
OCÉAN
Diego Garcia
(Royaume-Uni)
MADAGASCAR
INDIEN
MAURICE
Rodrigues
(Maurice)
La Réunion
(France)
7e arc
zone de recherche
AUSTRALIE
Perth
Plan de vol initial
Itinéraire effectué
Itinéraire officiel
Saint-Paul et Nouvelle-Amsterdam
(France)
1 000 km
Archipel des Kerguelen
(France)


CHINE
BIRMANIE
LAOS
Mer de Chine du Sud
Hainan
Base navale de Yulin
Appel de détresse capté par un pilote de Vietnam Airlines
Îles Paracels
Da Nang
THAÏLANDE
Mer d'Andaman
Localisation du MH370 à 2h35 selon le centre d'opération de MAS
CAMBODGE
VIETNAM
Image d'avion provenant du radar primaire, présentée aux familles comme étant le MH370, à l'hôtel Lido à Pékin le 21 mars 2014
Île de Phu Quoc
Île Tho Chu
Zone de débris repérée par des pilotes de Cathay Pacific et indiquée sur le site Internet Tomnod
Plateforme pétrolière Songa Mercur d'où Mike McKay a observé quelque chose brûler dans le ciel, dans la nuit du 8 mars 2014
Débris Mitsubishi
Bitod / Dernier contact avec le radar primaire
Igari
Mekar
Débris retrouvés au large de Besut
Images de débris provenant de satellites chinois
Dernier signal ACARS émis à 1h07
BRUNEI
Kuala Lumpur
Des témoins dans l'État du Kelantan entendent des bruits assourdissants et voient un avion volant à basse altitude dans une direction inhabituelle
MALAISIE
SINGAPOUR
INDONÉSIE
Zones de recherche
Plan de vol initial
Itinéraire effectué
Itinéraire officiel
Balises
Débris
Débris repérés sur Tomnod
Activités sismiques inhabituelles repérées par l'université de Sciences et Technologie de Chine
250 km

AVANT-PROPOS

J'ai entendu la nouvelle de la disparition d'un avion de Malaysia Airlines sur la RAI (la radio italienne), dans la Fiat que j'avais louée à l'aéroport de Vérone, au cours d'un bref séjour dans la maison de mon enfance. C'était le matin du samedi 8 mars 2014. Je me suis arrêtée pour mieux écouter.

Depuis mes années à Kuala Lumpur, dix ans plus tôt, j'étais restée attachée à la Malaisie, ce pays mal connu et rarement mentionné dans les médias occidentaux. Les jours ont passé. La RAI continuait d'évoquer Malaysia Airlines et son gros-porteur, toujours introuvable malgré un déploiement massif de navires et d'avions de recherche. De loin, cette affaire semblait abracadabrante. J'aurais aimé être sur place.

Quand, une semaine plus tard, le Premier ministre malaisien, Najib Razak, évoqua un « acte délibéré », l'événement prit un caractère encore plus insensé. Ce n'était plus une « simple » catastrophe aérienne. Mais alors qu'était-ce, au juste ?

À peine rentrée à Hong Kong, mon point d'attache depuis sept ans, *Le Monde* me demanda d'aller à Kuala Lumpur, où l'événement était déjà devenu « le plus grand mystère de l'aviation de tous les temps ».

Abracadabrante vue de loin, cette histoire devint kafkaïenne vue de près : en 2014 un Boeing 777 avec 239 passagers à bord ne pouvait disparaître. Il ne s'était rien produit de « mystérieux » cette nuit-là. La perte de cet avion devait avoir une cause, humaine, technique ou politique. Ce qui s'était effectivement passé n'était simplement pas encore connu du grand public, me disais-je.

Prétendre que le vol MH370 avait pu disparaître me semblait une insulte à l'intelligence humaine. Des gens, des ordinateurs savaient forcément quelque chose ; des radars, des satellites avaient vu. L'événement, de quelque nature qu'il fût, devait avoir laissé des traces,

même ténues. Étant journaliste dans cette région depuis longtemps et relativement familière de la plupart des acteurs impliqués dans cette affaire, il m'a semblé de mon devoir professionnel de retrouver ces traces, d'analyser le contexte, de relever les incohérences, d'identifier les leurres et de trouver et écouter les éventuels témoins. Et, surtout, refuser que la notion de « mystère » soit associée à ce dossier.

1

VOL MH370 EMBARQUEMENT POUR L'INCONNU

Vendredi 7 mars 2014. Il est bientôt minuit. L'aéroport international de Kuala Lumpur (KLIA) est entré en mode nocturne. Les boutiques, les cafés, le magasin Royal Selangor qui vend des souvenirs en étain, ont à peu près tous tiré leurs rideaux en accordéon et éteint leurs vitrines. Pour les derniers voyageurs encore en partance, il n'y a plus que quelques bancs métalliques sans dossier, le long des grands couloirs vides qui desservent les portes d'accès aux salles d'embarquement.

Devant les portes C1-C3, une trentaine de passagers du vol MH370 à destination de Pékin attendent, debout, levant régulièrement le visage vers l'écran des informations. Au KLIA, le contrôle de sécurité des passagers et des bagages à main s'effectue juste avant l'embarquement. Les habitués des voyages aériens connaissent ce passage obligé, quand il faut déposer ses affaires sur le tapis roulant du scanner, retirer l'ordinateur de son étui, défaire sa ceinture, vider le contenu de ses poches dans un casier en plastique – pièces, clés, lunettes, téléphone… Parfois, il faut même enlever ses chaussures et ses chaussettes. Mais l'aéroport de Kuala n'est pas des plus zélés en la matière. La vidéo de sécurité de l'embarquement du vol MH370 du 8 mars 2014 illustre son laxisme.

Tandis que les passagers s'attroupent de l'autre côté des trois portails électroniques, les agents de sécurité, une demi-douzaine d'hommes et femmes en uniforme noir et blanc, discutent entre eux. Ils attendent, tranquilles, nonchalants, la consigne de commencer le contrôle. L'équipage, lui, est déjà passé pour s'installer à bord et préparer l'avion. D'abord six hôtesses et stewards, puis, dix minutes plus tard, le

commandant de bord et son copilote. Les deux hommes placent casquette et bagages dans le scanner. Ils n'extraient rien de leur sac, pas même leur iPad de vol. Ils n'enlèvent pas non plus leur veste. Tous deux ont droit à une rapide fouille au corps. Ils ne se parlent pas. D'autres hôtesses arrivent ensuite. Une à 23 h 33. Deux à 23 h 38… L'embarquement des passagers commence à 23 h 46, soit un peu moins d'une heure avant le décollage.

Une Chinoise d'âge mûr, habillée avec coquetterie, passe parmi les premiers. Elle porte un chapeau à froufrous qu'elle n'enlève pas, avec une tenue assortie, rose bonbon et blanche. Suit un jeune couple avec une poussette-canne et une petite fille qui trottine autour d'eux, en cherchant son équilibre. Bien qu'ils soient citoyens de quatorze pays différents, les passagers semblent en grande majorité chinois ; Chinois de Chine continentale, Chinois de Malaisie, Chinois du Canada, Chinois d'Australie, Chinois des États-Unis, Chinois de Taïwan…

L'heure avancée de la nuit alourdit les mouvements. La fatigue tend les visages. Ce vol quotidien est un vol d'habitués. C'est un *red eye flight* (« vol yeux rouges »), dit-on en anglais de ces vols de nuit trop courts pour qu'on ait le temps d'y dormir correctement : en l'occurrence, moins de six heures de vol, atterrissage et décollage inclus[1]. En semaine, le MH370 transporte surtout des hommes d'affaires, mais le vol du vendredi soir-samedi matin est un peu différent. Ses passagers rentrent chez eux ou se rendent à Pékin pour le week-end. La plupart sont d'ailleurs habillés pour le froid qui les attend dans le nord de la Chine plutôt que pour la chaleur équatoriale qu'ils laissent derrière eux.

Cette vidéo de surveillance que les familles réclament, en vain, j'y ai eu accès de manière tout à fait clandestine. On y reconnaît certains passagers que la presse évoquera plus tard, tel ce célèbre calligraphe aux beaux cheveux blancs. Les vingt ingénieurs et chercheurs de la société américaine d'électronique Freescale, tous malaisiens et chinois, sont plus difficiles à identifier. On repère vaguement un groupe de touristes qui rentre d'un voyage au Népal, ainsi qu'une trentaine de Chinois de la classe moyenne supérieure, qui se sont rendus à Kuala Lumpur pour un « voyage d'investissement », invités par un promoteur immobilier en vue d'acheter des propriétés en Malaisie. Il y a aussi ce jeune cascadeur qui, à trente-deux ans, a déjà un beau palmarès derrière lui. Un mois plus

tôt, il a emménagé à Kuala Lumpur pour participer à la nouvelle série Netflix, *Marco Polo*. Il rentre rejoindre sa femme et ses deux petites filles pour le week-end, à Pékin. Deux couples d'Australiens retraités sortent du lot : occidentaux, plus grands, plus costauds que les autres. L'un porte son Akubra[2] à la main. Les quatre Français détonnent eux aussi dans cette foule globalement asiatique ; une mère de famille, accompagnée de trois jeunes : sa fille, l'un de ses deux fils et la petite amie, franco-chinoise, de celui-ci. Après une semaine de vacances en Malaisie, eux aussi rentrent à Pékin, où ils vivent. Au même moment, le père est à Paris. Il va embarquer quelques heures plus tard sur un vol Paris-Pékin, sachant seulement que sa femme et ses enfants « sont bien partis ». Hormis les Australiens et les Français, les autres passagers au visage caucasien sont un Américain, un Néo-Zélandais, deux jeunes Iraniens, un Russe, et deux Ukrainiens. Un an plus tard, un blogueur américain mettra en cause ces derniers, qu'il soupçonne, selon un scénario hypothétique[3], d'avoir détourné l'avion vers le Kazakhstan. Ces deux Ukrainiens arrivent ensemble, dans les dernières minutes de l'embarquement, nettement plus énergiques que leurs camarades de voyage. Avec leur physique de commandos marine, moulés dans des tee-shirts noirs, ils portent chacun un gros sac de cabine, qu'ils font valser sur le tapis roulant du scanner, d'un geste entraîné. J'ai découvert plus tard que leurs billets étaient les seuls que l'enquête de police avait été incapable de tracer. Impossible de savoir où ils avaient été achetés, par quelle agence de voyages, avec quel moyen de paiement... Une anomalie inexpliquée. Il se trouve que les deux hommes sont assis à la rangée 27, concrètement juste en dessous de l'antenne SatCom. Entre tous les passagers embarqués sur ce vol, s'il fallait tenter de désigner deux pirates de l'air, les Ukrainiens seraient les seuls à en présenter les attributs clichés : âge, condition physique, apparence, attitude… D'ailleurs, l'ensemble des pays dont des ressortissants ont emprunté ce vol les blanchira de toute velléité terroriste. Tous, sauf la Russie et l'Ukraine, qui ignoreront les demandes de la police malaisienne.

Certains voyageurs passent sous les portiques de sécurité avec manteau, ceinture et pull à capuche. Désinvoltes, ils ressortent par grappes, puis reviennent individuellement. Les montres aussi font biper l'appareil. La caméra filme ce va-et-vient mollement chaotique. Un

voyageur ouvre sa bouteille Thermos et fait mine de la vider pour montrer qu'elle est bien vide. Mais un autre passager sort de son sac tout juste scanné une grande bouteille de Coca-Cola, qu'il boit ostensiblement en attendant ses compagnons de voyage…

Un employé de Malaysia Airlines System (MAS), portant la veste turquoise du personnel au sol, passe quant à lui sous le portail du milieu en tenant à la main un sac en plastique transparent qui semble contenir des rouleaux de fax. Le clignotant passe au rouge. Cela ne déclenche aucune réaction. Il continue son chemin sans être contrôlé. Un peu plus tard, un portefeuille se bloque entre les tubes métalliques à la sortie du scanner ; puis c'est une passagère qui se coince la tête dans son manteau en le réenfilant, créant à son insu un bref instant comique… Chronique d'un embarquement désordonné et négligent, assez typique à l'aéroport de Kuala Lumpur. Dans d'autres circonstances, la légendaire nonchalance malaisienne ferait sourire. Certes, les régulations en matière de sécurité aérienne, bien qu'universelles, peuvent varier d'un aéroport à l'autre. Mais dans le cas de celui de Kuala Lumpur, elles semblent tout simplement inexistantes. Sur le site de l'aéroport[4], à la rubrique *Check-in Guidelines* (consignes d'embarquement), le sous-titre *Security Checks* (contrôles de sécurité) comporte deux lignes : *Security Regulation on Hand Luggage* (règles de sécurité sur les bagages à main) et *Hand Baggage Guidelines* (consignes pour les bagages à main). Mais aucune information complémentaire n'y figure. Surréaliste, pour un aéroport qui dessert plus de quarante pays et par lequel transitent chaque année trente millions de passagers. Quand tout le monde semble être passé, un jeune Chinois, en costume blanc très ajusté et coiffé d'une volumineuse banane de rocker, ressort de la salle d'attente puis franchit les portails de sécurité en sens inverse à grands pas. Il repart vers le terminal comme s'il avait oublié quelque chose. À la fin de la vidéo, à 0 h 10, alors que les agents de sécurité semblent être en train de fermer leur poste, ce jeune homme n'est pas revenu. A-t-il eu la vie sauve en ratant son vol ou a-t-il ressurgi à temps pour embarquer ? Mais surtout, d'autres passagers ont-ils également pu quitter la salle d'attente à la dernière minute ?

Trente minutes plus tard, le Boeing 777-200, numéroté 28420 par le constructeur[5] et immatriculé 9M-MRO par Malaysia Airlines, décolle

comme toutes les nuits à la même heure : 0 h 40, à une ou deux minutes près. Son ascension, qui dure vingt minutes, se déroule sans encombre.

À 1 h 01, l'avion atteint 35 000 pieds (10 700 mètres d'altitude). Les conditions de vol sont bonnes, voire idéales. Le service à bord peut commencer mais en général, sur ce vol-ci, la plupart des passagers l'ignorent et préfèrent chercher le sommeil. À 1 h 07, l'avion envoie son premier bulletin ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System), un contrôle continu de ses performances techniques, qui théoriquement transmet automatiquement ses données à terre, à la fois à Boeing et à Malaysia Airlines. Le système se déclenche à intervalles réguliers, en fonction des abonnements pris par les compagnies aériennes. Dans le cas de Malaysia Airlines, c'est toutes les demi-heures. Pour certaines compagnies, cela dépend des routes. Tout est normal. Malaysia Airlines jouit d'une excellente réputation sur le plan de la sécurité et du service. Sa flotte est très moderne, ses avions ont quatre ans en moyenne, même si le Boeing qui assure le vol MH370 en compte douze. Il a été livré en 2002 et a déjà volé 53 465 heures, au gré de 7 525 « cycles » (vols). Le seul accident enregistré est une collision au sol avec un autre appareil, qui eut lieu en août 2012 à l'aéroport de Shanghai Pudong. Le 23 février 2014, soit douze jours avant cette funeste nuit, il était en maintenance dans les hangars de Malaysia Airlines. L'un des premiers communiqués de la compagnie, après sa disparition, assurera qu'« il n'y avait aucun souci quant à la bonne santé de l'avion ». Le prochain contrôle était prévu pour le 19 juin.

Après quarante minutes de vol, l'avion s'apprête à quitter l'espace aérien malaisien pour pénétrer dans le ciel vietnamien. Il reste moins de cinq heures avant la descente vers Pékin. L'atterrissage est prévu à 6 h 30. À 1 h 19, l'avion quitte la zone du contrôle aérien malaisien avec une salutation standard : « *Good night, Malaysian 370.* » Au cours de l'enquête, les proches du pilote et du copilote ont été sollicités pour identifier les voix lors des échanges entre le cockpit et les contrôleurs aériens. Il fut établi que lors des premiers échanges, avant le décollage, c'est le copilote qui parle, ce qui veut dire que c'est le commandant de bord qui est aux manettes. En revanche, les enregistrements suivants sont ceux du commandant de bord, ce qui veut dire que c'est le copilote qui est aux commandes au moment où l'avion disparaît des écrans

radar. La voix du commandant est détendue. Rien de suspect. La procédure voudrait alors qu'aussitôt après avoir quitté l'espace aérien malaisien, l'avion se manifeste auprès des autorités vietnamiennes avec un message du type : « Ici MH370, bonjour Hô Chi Minh ! » Mais cet appel du MH370 n'aura pas lieu. Dans les minutes qui suivent, tout bascule dans l'anormal, le jamais-vu, l'inconnu.

À 1 h 20, cinq secondes après avoir passé la balise aérienne Igari, balise attribuée à Singapour[6], et quatre-vingt-dix secondes après sa dernière transmission radio, le transpondeur, principal moyen de communication entre l'avion et le contrôle aérien, est éteint. Ou, tout du moins, il s'éteint. Le bouton est situé entre les sièges des deux pilotes. Le geste est aussi simple que d'allumer ou éteindre un autoradio, un quart de tour dans un sens ou dans l'autre. Mais l'éteindre entre deux contrôles aériens est un geste extraordinaire, extrêmement suspect. Selon les informations livrées par la Malaisie une semaine plus tard, l'avion tourne d'abord quelques secondes sur sa droite, ce qui est conforme à son plan de vol pour s'aligner sur la prochaine balise, Bitod, mais ensuite il amorce rapidement un demi-tour gauche vers l'ouest-sud-ouest. Plus ou moins au même moment, le système ACARS (qui comme on l'a vu gère l'envoi automatique d'informations techniques) est éteint à son tour. Ou tout du moins il « s'éteint ». Cette procédure n'est jamais enseignée aux pilotes, tant elle défie l'entendement. Rien ne justifie, dans aucune situation, de couper le système ACARS. Souvent décrite, plus tard, comme « compliquée », la procédure ne l'est pas tant que ça. En trois clics sur la page communications du *trackpad*, il est possible de désactiver les trois modes d'émission. Depuis cette nuit-là, les milliers de pilotes de Boeing 777, de tout âge et de toute nationalité, ont cherché, et trouvé, comment faire. Et ils se demandent depuis : pourquoi cette procédure est-elle possible, si aucune situation de vol ne la justifie ? Ces deux actions, la mise hors-service du transpondeur et, un peu avant ou un peu après, celle du système ACARS, éliminent *a priori* les scénarios les plus fréquents : défaillance technique, suicide « classique » du pilote ou explosion en vol. Elles signent plutôt une prise de contrôle d'un appareil comme l'histoire de l'aviation n'en a encore jamais connu.

Privé de son système ACARS, l'avion ne transmet plus, non plus, la moindre information technique qui, relayée par satellite, aurait pu le localiser. Dès lors, le bulletin ACARS de 1 h 37 n'est pas émis. Celui de 2 h 07 non plus. S'en alarme-t-on immédiatement, chez Boeing, MAS et le constructeur de moteur britannique Rolls-Royce ? *A priori* oui, « forcément », présument tous les spécialistes interrogés dans la foulée de la disparition de l'avion. Mais aucun commentaire, aucune explication, aucun éclairage technique ne viendra de ces deux piliers du secteur de l'aviation que sont l'avionneur américain et le constructeur de moteurs britannique. Lors du crash du vol AF447 entre Rio et Paris, en 2009, la dernière émission ACARS avait permis de localiser la chute de l'appareil à cinq minutes près.

Est-ce donc un détournement parfait, sans traces, qui vient d'avoir lieu ? Presque parfait, en fait. Même s'il n'émet plus, l'avion reçoit à son insu un signal électromagnétique silencieux, appelé « ping », dont le seul écho permet de savoir qu'il est reçu. Jusqu'à cette situation inédite, ce signal n'avait jamais eu pour vocation de localiser un avion. Il faudra des extrapolations mathématiques du plus haut niveau pour tenter d'interpréter ces ultimes informations et d'en déduire la trajectoire finale de l'appareil.

À partir du « *Good night, Malaysian 370* », on ne sait plus rien de ce qui se passe à bord du MH370. À terre, en revanche, c'est le début de longues heures d'un cafouillage tragique, au cours duquel le Boeing se volatilise.

Le registre des échanges entre les tours de contrôle de Kuala Lumpur et de Hô Chi Minh documente une imposante série de ratés. À partir de 1 h 20, le contrôle aérien vietnamien sait que le MH370 doit arriver dans son ciel. Il attend pourtant dix-neuf minutes pour alerter Kuala Lumpur de l'étrange silence du vol Kuala-Pékin. Les experts estiment qu'il aurait fallu réagir en trois ou quatre minutes, au plus. La tour de Kuala ne reçoit plus aucune nouvelle non plus : le MH370 n'est pas revenu sur les fréquences locales.

Vers 1 h 30, sur instruction du contrôle aérien vietnamien, le pilote d'un vol à destination de Tokyo, qui se trouve théoriquement à proximité du MH370, parvient à contacter l'avion sur la fréquence

d'urgence (121,5 MHz) en lui demandant s'il a effectué son transfert vers le contrôle vietnamien. « La réponse n'était pas claire, trop de parasites. Mais j'ai l'impression que c'était le copilote qui parlait. S'ils avaient été en détresse, on aurait entendu son *Mayday* à ce moment-là. Je n'ai pas eu l'impression qu'il y avait un problème », déclarera, le lendemain au journal malaisien *New Sunday Times*, le pilote qui n'a jamais été identifié.

La conversation s'interrompt, ce qui arrive souvent. Lui doit continuer sa route vers le Japon ; il n'insiste pas. D'après plusieurs enquêteurs qui ont cherché quels avions se trouvaient à proximité du MH370 au cours de ses derniers moments, ce pourrait être le pilote du vol JAL750 ou celui du vol MH88. Cette « conversation » n'a pas été rendue publique par les autorités. Même si, d'après le pilote, qui a témoigné de manière anonyme, tous les autres appareils présents dans la zone à ce moment-là, avions ou bateaux, ont dû l'entendre également. En revanche, le rapport provisoire indique que vers 1 h 54, Hô Chi Minh a demandé aux pilotes du vol MH386, qui arrivait de Shanghai et se rendait à Kuala, de tenter de contacter le MH370. Aucun détail supplémentaire n'est donné. Dans les dépositions faites à la police dans le cadre de l'enquête, les pilotes du MH52 et du MH88 affirment avoir tenté à plusieurs reprises de contacter le MH370, sans succès.

À 1 h 46, Hô Chi Minh indique à Kuala que l'avion a disparu des écrans radar juste après avoir passé la balise suivante : Bitod, située 37 milles nautiques (70 kilomètres) après Igari. À 2 h 03, après plusieurs échanges vains entre les contrôleurs des deux ciels voisins, la tour de contrôle de Kuala Lumpur informe ses interlocuteurs vietnamiens que le centre des opérations de Malaysia Airlines a localisé l'avion… au Cambodge. Bonne nouvelle, mais étrange information. Pourquoi le MH370 aurait-il ainsi quitté son plan de vol sans prévenir les contrôles aériens locaux ? Et que ferait-il dans le ciel cambodgien ? Hô Chi Minh demande des précisions aux Malaisiens. Une demi-heure plus tard, à 2 h 37 exactement, le centre des opérations de Malaysia Airlines transmet aux Vietnamiens, dubitatifs, les coordonnées de la prétendue nouvelle position de l'avion qui a cette fois atteint la côte nord-est du Vietnam. Un appel par satellite est tenté à 2 h 39, en vain. Là aussi,

pourquoi avoir attendu si longtemps ? Près d'une heure plus tard, le centre des opérations de Malaysia Airlines corrige son message : la position donnée au-dessus du Cambodge était basée sur une « projection », qui ne permettait pas de localiser l'avion. Autrement dit, ni la compagnie aérienne, ni les contrôleurs aériens, ni personne d'autre ne sait où est passé le MH370…

Cet avion a donc bel et bien disparu depuis deux heures et dix minutes entre deux tours de contrôle hésitantes et perplexes, induites en erreur par une fausse information fournie par le propre centre des opérations de la compagnie aérienne. Les Vietnamiens tentent alors de contacter Hong Kong et l'île chinoise de Hainan, au cas où ceux-ci auraient « vu passer » l'avion perdu…

On apprendra beaucoup plus tard, grâce à une image radar de Thaïlande, qu'à 2 h 22 l'avion est déjà au nord-est de Sumatra (Indonésie). Il a radicalement changé de route et clairement abandonné sa destination initiale. Pourquoi ? Pour aller où ?

L'alerte officielle n'est lancée qu'à 5 h 30.

À l'aéroport de Pékin, le grand panneau d'affichage du hall de l'aéroport indique *delayed*, « en retard », au bout de la ligne correspondant au vol MH370. À Kuala Lumpur comme à Pékin, l'impatience de ne pas recevoir le texto habituel, « bien arrivé à Pékin », de ne pas avoir de réponse au téléphone et de ne voir personne sortir à l'heure prévue se transforme vite en inquiétude. À 7 h 24, soit une heure après l'horaire prévu pour l'atterrissage à Pékin, Malaysia Airlines publie un communiqué évasif annonçant la « perte de contact avec le MH370 ». L'inquiétude vire à l'effroi, puis à la panique. Pour toutes les familles des 239 personnes se trouvant à bord, c'est le début d'un interminable supplice. Ce n'est pas le contact qui a été perdu, c'est l'avion.

Pendant de longs mois, on ne connaîtra à peu près rien des détails pourtant essentiels de la route précisément parcourue par l'avion, entre son dernier point de contact avec le contrôle aérien malaisien et son dernier repérage par un radar militaire thaïlandais. Tel un puzzle, ces détails ont été reconstitués tant bien que mal, et mis bout à bout au fil des semaines, des mois, des années qui suivront, au gré d'informations

distillées au compte-gouttes, diluées pour la plupart dans une mer de données fausses ou inexactes. Le premier rapport provisoire, en date du 1er mai 2014, a fourni très peu d'informations. « Même pour un vol de portefeuille, on vous donne un plus long rapport que cela », me dira à l'époque, outré, le frère de l'une des passagères chinoises. En revanche, ce seront les diverses études australiennes de l'ATSB[7], le second compte-rendu provisoire de l'enquête, daté du 8 mars 2015, et le rapport final rendu public en juillet 2018[8] qui rassembleront la plupart des données connues sur ce vol. Plusieurs travaux indépendants, effectués depuis par des experts passionnés du dossier avec qui je vais être en contact régulier, laissent toutefois penser que des erreurs ou des informations fausses ont pu se glisser, y compris dans les rapports officiels sur lesquels s'est basé ce récit des dernières heures connues de l'avion.

Il m'a fallu près de deux ans pour identifier les principales incohérences de la version officielle, et plusieurs années encore ensuite, pour étudier certains documents officiels, rendus publics ou confidentiels, rencontrer des témoins, interroger des experts pour mettre au point une version bien plus plausible de ce qui s'est vraiment passé cette nuit-là.

---

1. La durée de vol « technique » prévue était de 5 heures et 34 minutes ; cf. rapport « Factual Information: Safety Investigation for MH370 », The Malaysian ICAO Annex 13 Safety Investigation Team for MH370, 15 mars 2015 [8 mars 2015].
2. Marque australienne de chapeaux emblématique.
3. Jeff Wise, *The Plane That Wasn't There*, Kindle Edition, 2015.
4. http://www.klia.com.my
5. Cet avion a également comme « numéro de bloc » WB-175, et comme « numéro de ligne » 404. Ces différents chiffres d'identification seront évoqués au cours de l'enquête.
6. Le ciel est virtuellement divisé en différents espaces aériens (appelés FIR, Flight Information Region) dans lesquels le contrôle aérien et l'assistance sont assurés par les ACC (Area Control Centre) ou ATCC (Air Traffic Control Centre). Les routes aériennes sont en outre jalonnées de balises, points virtuels nommés pour faciliter leur identification.
7. Australian Transport Safety Bureau, Bureau australien de la sécurité des transports, équivalent du BEA français (Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile). Par ailleurs, les acronymes et sigles apparaissant à plusieurs reprises dans ce texte sont regroupés dans le glossaire placé en fin d'ouvrage.
8. Rapport « Safety Investigation Report MH370 »,2 juillet 2018.

2

OÙ EST L'AVION ? DIVERSION, MENSONGES ET CONFUSION

Du 8 au 17 mars 2014, à Kuala Lumpur

« Le mieux, c'est de dormir au Sama-Sama Hotel de l'aéroport, Q.G. des journalistes, points presse quotidiens sur place à 17 h 30. Mais l'enquête patine grave – ça sent l'embourbement de mission, si tu veux mon avis », me prévient avant mon arrivée à Kuala Lumpur une consœur et amie, correspondante de RFI à Singapour. Elle-même s'y trouve depuis le 8 mars. Plus de cent soixante médias étrangers ont dépêché des équipes pour couvrir l'affaire. La quasi-totalité d'entre eux ont en effet pris d'assaut l'hôtel Sama-Sama. Des trépieds de caméras et des gros sacs de matériel jonchent les couloirs. L'immense lobby de cet hôtel de luxe sans âme et sans goût bourdonne. Certains médias ont planté leur drapeau-logo sur de sommaires rassemblements de tables et de canapés. D'autres se sont approprié un pilier et campent autour. Tout ce petit monde s'agite, comme autant de fourmis sur un fruit mûr à peine tombé.

Sans son caractère improvisé et la tension latente, cette hyper-concentration de médias pourrait rappeler l'ambiance de certains sommets internationaux, voire de grands événements sportifs. Mais dans le couloir qui mène à l'amphithéâtre des conférences de presse, la « salle des familles » jouxte la salle de presse. Parfois, quand la porte s'entrouvre, des hurlements de désespoir ou de colère s'en échappent, rappelant à chacun le drame humain que cache ce fascinant mystère. Les familles chinoises en particulier sont à bout de nerfs. À Pékin aussi, elles sont rassemblées dans un hôtel, le Lido. Mais beaucoup ont fait le

voyage jusqu'à Kuala Lumpur, dans l'espoir d'être au plus près d'éventuelles informations. Un simple malentendu ou une question maladroite d'un journaliste suscite colère ou crise de rage. Les rencontres avec les autorités dégénèrent fréquemment. Éclats de voix, sortie en masse, bouteilles d'eau qui volent sur les intervenants. L'angoisse de ces hommes et femmes qui ont perdu un être cher est indescriptible. Et elle s'aggrave à chaque minute qui passe. Depuis que l'ambassadeur de Chine en Malaisie, Huang Huikang, est venu les voir et leur a dit, sans doute à bout d'arguments : « C'est très compliqué, vous ne pouvez pas comprendre », ils sont hantés par cette phrase. *Comment peut-il dire que c'est compliqué, puisque l'on nous dit, à nous, que l'on ne sait rien*[9] *?*

Les présentateurs vedettes des grandes chaînes mondiales sont là aussi. Malgré l'annexion de la Crimée par la Russie et les velléités de Poutine sur le reste de l'Ukraine, la disparition du vol MH370 est considérée comme l'affaire la plus captivante du moment. Le sujet se prête formidablement bien aux exigences de la télévision en direct, avec des « mises à jour » et des « points sur les dernières nouvelles » en continu, vingt-quatre heures sur vingt-quatre… D'autant que les premiers jours ne sont qu'informations, contre-informations, démentis, rumeurs, confirmations, annulations, précisions… Ce tourbillon d'informations engendre à son tour pléthore de scénarios hypothétiques.

L'avion s'est abîmé en mer de Chine : recherches, témoignages et images satellite

Dès les premières heures, la Chine, la Thaïlande, l'Indonésie, Singapour, le Vietnam, l'Australie, les Philippines et les États-Unis mettent des équipes à disposition de la Malaisie. La France, forte de son expérience depuis le vol AF447 Rio-Paris, tombé dans l'océan Atlantique au large du Brésil le 1er juin 2009, envoie une délégation du BEA. Très vite, l'équipe officielle d'enquête est formée, conformément aux exigences de l'annexe 13 de la convention de Chicago. À sa tête est placé un ancien directeur général de l'aviation civile de Malaisie. L'enquête fait appel à l'expertise du NTSB[10] américain, de l'AAIB[11] britannique, de l'AAID[12] chinois, du BEA français, de l'ATSB australien et invite aussi des délégués de Singapour et d'Indonésie.

Boeing, Rolls-Royce et l'entreprise britannique de communications par satellite Inmarsat sont également conviées.

Le ministre de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein, rappelle alors :

« Le principal objectif de l'enquête est d'évaluer, d'enquêter et de déterminer la cause réelle d'un incident de sorte que des incidents semblables puissent être évités à l'avenir. Il est impératif pour le gouvernement de mettre en place cette équipe indépendante d'enquêteurs qui n'est pas seulement compétente et transparente mais également hautement crédible. »

Dans les jours qui suivirent l'accident, un proche de l'enquête m'affirme : « Les Américains du NTSB, de la FAA[13] et du FBI[14] ont tout de suite été là. Le matin même. Ils sont allés dans les locaux de Malaysia Airlines et ont demandé toutes les données. Les Britanniques aussi ont envoyé deux enquêteurs. »

Logiquement, on regarde d'abord du côté du dernier point de contact, en mer de Chine du Sud, à mi-route entre le nord-est de la Malaisie et la pointe sud du Vietnam. Au début, on ne sait que cela : le contact avec l'avion a été perdu au-dessus du golfe de Thaïlande, à la jonction entre l'espace aérien malaisien et l'espace vietnamien, juste après le passage de la balise Igari. La Malaisie se garde de dire que l'avion a fait un « demi-tour gauche ». Au contraire, elle appelle aux recherches dans cette seule et unique zone.

Le premier jour, c'est un avion de Singapour qui survole la zone. Plus tard, on entendra parler de neuf avions et de vingt-quatre navires, sans en avoir pour autant une liste précise. De jour en jour, leur nombre augmente. Difficile de suivre ! Quand les recherches vont s'étendre à l'autre côté de la Malaisie, sur une surface totale de près de 100 000 kilomètres carrés, quarante-deux navires et trente-neuf avions sont mobilisés. À son pic, la campagne sollicitera vingt-six pays.

Au beau milieu de cette nuit-là, la présence anormale d'un avion au-dessus du golfe de Thaïlande a été signalée par quelques témoins évoquant des bruits inhabituels, des lumières blanches, un avion volant à basse altitude, ou bien un autre en feu, aussi… Rien qui relève du passage habituel, à peine visible car très haut dans le ciel, des long-

courriers reliant Kuala Lumpur à Tokyo, Séoul, Hong Kong, Taipei, Pékin…

Là, sur la côte nord-est de la Malaisie, non loin donc du dernier point de contact avec l'avion, des habitants du village de Pantai Seberang Marang affirment avoir entendu un bruit très fort en provenance de l'île touristique de Pulau Kapas. « Des villageois ont entendu une explosion », titre le *Free Malaysia Today* du 12 mars, qui confirme que la police de l'État du Terengganu a pris la déposition de plusieurs villageois évoquant une bruyante explosion dans la nuit du 7 au 8 mars. Sans se concerter, ceux-ci ont rapporté les faits suivants : vers 1 h 20 du matin, Alias Salleh[15], trente-six ans, était assis avec sept de ses amis à quelques centaines de mètres de la mer, quand tous ont entendu un bruit très fort, « comme le ventilateur d'un moteur d'avion ». Un autre villageois, Mohd Yusri Mohd Yusof, trente-quatre ans, a déclaré qu'en entendant ce bruit étrange, il a cru à l'arrivée d'un tsunami. D'autres résidents de cette région disent avoir vu des lumières bizarres au-dessus de la mer. Dans l'État du Kelantan, le pêcheur Azid Ibrahim, soixante-six ans, a observé, vers 1 h 30, un avion volant très bas, « en dessous des nuages[16] ». Il a pu le suivre pendant près de cinq minutes. Son bateau était à une dizaine de milles nautiques au large de Kuala Besar. Impossible de ne pas le voir, « ses lumières étaient aussi grosses que des noix de coco ». Hélas, tous ses compagnons étaient profondément endormis. Plus ou moins au même moment, à environ trente kilomètres de Kota Bharu[17], un jeune homme d'affaires, Alif Fathi Abdul Hadi, vingt-neuf ans, a aussi aperçu de brillantes lumières blanches. Il a tenu à faire un rapport auprès de la MMEA[18] car l'avion volait « à l'inverse du sens habituel ». Toujours dans cette région, mais bien plus loin en mer, au sud-est du Vietnam, l'employé néo-zélandais d'une plateforme pétrolière qui était sorti fumer une cigarette au milieu de la nuit a, lui, soutenu avoir vu un avion en feu à haute altitude, plein ouest de là où il se trouvait. « Je crois avoir vu l'avion de Malaysia Airlines. L'horaire concorde », écrira Michael J. McKay, cinquante-sept ans, dans un e-mail envoyé à ses employeurs, après que la Malaisie et le Vietnam eurent ignoré ses messages d'alerte.

La presse vietnamienne publie de son côté un certain nombre d'informations intéressantes, qui passent pourtant quasi inaperçues

dans la grande cacophonie des premiers jours. Dès le 8 mars au matin, le journal vietnamien *Tuoi Tre News* cite un communiqué de la marine vietnamienne, selon lequel « l'avion s'est écrasé à 153 milles nautiques (283 kilomètres) de l'île de Tho Chu ». Dimanche 9 mars, une immense traînée de fioul, d'environ quatre-vingts kilomètres de long, est repérée par avion à cent cinquante kilomètres au sud du Vietnam. « C'est le premier et seul signe possible de l'avion disparu pour le moment », indique alors le pilote, le lieutenant-colonel Hoang Van Phong.

Une autre information très étonnante, publiée par le China Times, site d'informations taïwanais pro-chinois, évoque « un signal de détresse urgent du vol MH370 capté par une unité de l'armée américaine basée à U-Tapao, en Thaïlande, selon lequel le pilote disait que l'appareil allait bientôt se désintégrer, et qu'il devait se poser d'urgence[19] ». Cette information me semble extraordinairement importante et intrigante si elle est exacte ; mais dans l'immédiat, on ne sait rien de plus et aucun média occidental ne la relève.

D'autres éléments semblent accréditer le scénario d'un crash immédiat, donc dans le golfe de Thaïlande. Lundi 10 mars au soir, alors qu'il rentre de Bangkok en classe affaires sur un vol Malaysia Airlines, Peter Chong, ami du pilote disparu, fait passer, par le biais des hôtesses, un message de condoléances aux pilotes de son propre vol. « Je voulais juste leur dire ma solidarité dans ces circonstances éprouvantes », me racontera-t-il. À sa grande surprise, une note, gribouillée sur une serviette en papier (qu'il a gardée précieusement), lui revient quelques minutes plus tard. Le commandant de bord de son vol le remercie et ajoute : « L'épave sur votre gauche. » L'avion survole à ce moment-là le sud du golfe de Thaïlande. Peter Chong se colle alors au hublot et constate « un évident champ de lumières en mer », où il devine une intense activité de recherches. « Cela prouve qu'à ce moment-là, Malaysia Airlines pensait que l'avion était tombé par-là et avait prévenu ses équipages », en déduit Peter Chong qui me raconte son anecdote un an plus tard quand je le rencontre au sujet du commandant de bord.

D'ailleurs, au lendemain de la « perte de contact », un satellite chinois a capté des images de trois grands objets flottants qui indiqueraient un « lieu de crash possible pour le MH370 ». La position de ces débris, à 105,63 degrés de longitude est et 6,7 de latitude nord, est compatible

avec le dernier point de contact. Ces images sont fournies par une agence officielle chinoise, la SASTIND[20]. Elles sont datées du dimanche 9 mars à 11 heures du matin. Elles montrent sur un fond de mer gris de petites taches blanches qui mesurent, nous dit-on, 18 mètres par 13, 19 mètres par 14, et 24 mètres par 22 pour la plus grande. On ne retrouve pas tous les jours des objets flottants d'une telle taille, compatible avec les proportions d'un Boeing 777 qui mesure près de 64 mètres de long, par 61 mètres de large au niveau des ailes ! Qui plus est trois d'un coup. Il s'agit, de toute évidence, de la première piste sérieuse depuis le début des recherches. Plusieurs chaînes s'empressent donc d'annoncer que l'avion a été retrouvé. Mais l'agence de presse officielle Chine nouvelle (Xinhua) n'a diffusé ces images satellite que le mercredi 12 mars, trois jours après leur prise. De plus, le ministre malaisien de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein, affirme sans ciller que ces images ont été rendues publiques « par erreur » (sic). Si tel est le cas, c'est sans doute bien la première fois que la République populaire de Chine partage des images satellite « par erreur ». Le ministre ajoute qu'un avion de surveillance malaisien s'est rendu sur place et n'a rien trouvé.

Les recherches dans cette zone semblent en fait dominées par deux bâtiments de guerre américains, qui disposent d'hélicoptères et d'un avion de patrouille maritime P-3 Orion. Mais de nombreux autres bâtiments patrouillent également dans ces eaux. Or, ce segment de mer est tout de même assez fermé, pratiquement encerclé par le golfe de Thaïlande puis le Vietnam et la côte chinoise au nord, l'archipel des Philippines au nord-est, la grosse île de Bornéo puis Java et Sumatra au sud, et enfin la Malaisie et la Thaïlande à l'ouest. Un avion en mille morceaux et des dizaines de corps auraient dû être repérés, tôt ou tard.

Les images satellite chinoises ont d'autant moins d'impact qu'elles sont diffusées alors même que se répand la rumeur selon laquelle l'avion aurait en fait effectué un « quasi-demi-tour » vers l'ouest. Dès lors, malgré ce faisceau d'indices, l'attention se détourne complètement de la mer de Chine du Sud.

Tous ces éléments, témoignages visuels, déclarations de la marine vietnamienne, images satellite chinoises, aussi révélateurs ou intrigants qu'ils fussent, sombrent vite dans l'oubli. Ils iront, comme tant d'autres,

dans la vaste boîte des « indices temporairement inexpliqués ». Pour moi, ce sont des morceaux de puzzle qu'il faut laisser au bord de la table, en attendant d'en savoir plus.

Si l'avion ne s'est pas abîmé en mer de Chine…

Dès le mardi 11 mars, tout le monde commence donc à envisager un autre scénario que celui du crash en mer de Chine. Dans un élan de transparence, apparemment mal contrôlé, le chef de la Royal Malaysian Air Force, Rodzali Daud, déclare au journal local *Berita Harian* (« Nouvelles du jour ») qu'à 2 h 40 ce samedi-là, soit une heure et vingt minutes après la perte de contact radio et radar, l'avion, ou tout du moins un avion, a été détecté par la base aérienne de Butterworth, près de Pulau Perak, c'est-à-dire à l'opposé de l'endroit où les recherches s'effectuent. Pulau Perak est une petite île située au nord du détroit de Malacca[21]. C'est vrai. Ce sera, tout du moins, confirmé plus tard. Mais à l'époque, c'est de toute évidence une gaffe. Le malheureux a parlé trop vite et va devoir passer les journées suivantes à tenter de nier ses propres paroles. Il publie donc un communiqué affirmant qu'il s'agissait, en fait, d'un signal « non identifié » reçu à « 2 h 15 ». Le lendemain, l'heure dudit signal devient « 2 h 30 ». Et bientôt l'on ne sait plus ce que l'armée de l'air a vu, ni où, ni à quelle heure… Si le rôle de la Malaisie était de brouiller les pistes, elle ne pouvait pas mieux s'y prendre.

Deux navires et un avion militaire malaisiens sont tout de même déployés sur la côte ouest en catimini, alors que la zone de recherches officielle reste la côte nord-est du pays… Le *New York Times*[22] affirme alors que l'avion est monté à 45 000 pieds, au-delà donc de la résistance prévue pour ce type d'avion, puis descendu à 23 000 pieds, bien en dessous d'un niveau normal de croisière, lorsqu'il a survolé Penang. L'article cite des officiels américains familiers de l'enquête mais sans les identifier. Le grand journal américain indiquera ensuite que le téléphone portable du copilote s'est au passage connecté à la terre à ce moment-là. Rien de tout cela ne sera confirmé par la suite, ni clairement infirmé.

Selon le premier rapport provisoire (mai 2014), les militaires ont visionné les enregistrements radar des déplacements de l'avion à 8 h 30, le 8 mars, soit sept heures après la perte de contact. L'information a été

communiquée au ministre de la Défense et des Transports à 10 h 30, lequel en a informé le Premier ministre.

La Malaisie n'a jamais expliqué pourquoi ni comment, ayant su le matin même que l'avion avait totalement changé de route en virant vers l'ouest, elle avait néanmoins lancé des recherches de grande envergure à l'est, en mer de Chine du Sud, sollicitant notamment l'aide de la Chine, du Vietnam et de la Thaïlande. Elle ne les a interrompues officiellement qu'une semaine plus tard. « S'ils avaient voulu faire diversion pour laisser le temps à cet avion de faire ce qu'il avait à faire, ils n'auraient pas pu s'y prendre autrement ! » me fera remarquer ultérieurement l'Australien Ethan Hunt, membre du comité de familles qui se constituera en juin 2014 pour lever des fonds afin de financer une enquête privée.

Pendant ce temps, une armée spontanée de détectives bénévoles s'est mise à la disposition du site Tomnod pour scruter des millions d'images satellite des zones de recherches. Ce projet, qui a démarré à l'université de Californie en 2010 et qui a fermé en 2019, avait alors pour vocation d'utiliser des volontaires pour examiner des images satellite et y détecter des feux de forêt, des camps de réfugiés, les dégâts d'un typhon ou d'autres catastrophes naturelles. Jusque-là, le site comptait quelques milliers de participants. Mais avec la recherche du MH370, Tomnod a enregistré jusqu'à 100 000 visites en une minute. Le site n'a pas résisté et a dû fermer les 11 et 12 mars, avant de rouvrir avec un programme plus puissant. Au total, ce sont plus de 8 millions de personnes qui ont regardé les images de Tomnod, 98 millions de fois, repérant 650 000 objets. Courtney Love en personne a publié un post sur son compte Facebook avec une photo satellite tirée du site, qu'elle commente ainsi : « Je ne suis pas experte, mais de près cela ressemble fort à un avion et à une nappe de fioul. »

Tandis que l'on cherche l'avion au mauvais endroit, fusent les informations-distraction-diversion. Pendant qu'une flottille internationale tourne en rond en mer de Chine du Sud, sans bien savoir ni où ni comment chercher, familles et médias se pressent et s'agitent au « centre de crise » de l'hôtel Sama-Sama, où ils décortiquent la somme d'informations incohérentes et parfois contradictoires livrées par les points presse quotidiens.

Faux terroristes iraniens avec de vrais passeports volés

La liste des voyageurs ouvre la grande valse-hésitation des informations officielles. À propos du nombre de nationalités à bord, Malaysia Airlines publie quatre communiqués consécutifs. Le premier en annonce treize, le deuxième quatorze, le troisième quinze et le quatrième revient à quatorze. Il faut dire que les Taïwanais sont comptés parmi les Chinois, et que l'Italien et l'Autrichien recensés sont en fait des Iraniens voyageant avec des passeports volés… Un temps, on parle de quatre passeports volés, mais on apprend lors d'une conférence de presse qu'il n'y en a « finalement que deux ». Tout cela n'a pas grand intérêt pour qui cherche un Boeing et ses 239 passagers, mais cela meuble l'antenne. Et contribue formidablement à embrouiller les esprits. En diffusant la première liste, le samedi 8 mars en fin de journée, un porte-parole de la compagnie aérienne déclare : « Ceci est la liste des personnes à bord de l'avion. Toutes les familles ont été informées. » Pourtant, peu après, deux « survivants » émergent de cette liste. En entendant son nom cité parmi ceux des disparus, l'Italien Luigi Maraldi, alors en vacances en Asie, appelle les siens pour les rassurer. Par chance, sa famille n'a justement pas été informée de sa « disparition ». Il s'était fait voler son passeport six mois plus tôt. Quant à l'Autrichien Christian Kozel, il se trouvait chez lui lors du vol MH370. Il s'était également fait voler son passeport, deux ans auparavant, en Thaïlande.

Ce sont en fait deux jeunes Iraniens, Pouria Nour Mohammad, dix-neuf ans, et Seyed Mohammed Rezar Delawar, vingt-neuf ans, qui ont utilisé ces passeports volés, achetés en Thaïlande. L'Iran ? Voilà donc la piste terroriste idéale guettée par tout le monde ! Les deux jeunes hommes étaient arrivés en Malaisie avec leurs passeports iraniens et ont changé d'identité durant leur séjour en Asie. Malaysia Airlines refuse d'expliquer, « pour des raisons de sécurité », comment les passagers détenteurs de faux passeports ont pu acheter leurs billets. S'ensuit une série d'informations contradictoires. L'aviation civile affirme d'abord ne pas être sûre d'avoir repéré les deux passagers suspects sur les caméras de l'aéroport. Puis le ministre malaisien de l'Intérieur déclare qu'ils « avaient des traits asiatiques ». Mais le directeur de l'aviation civile

indique ensuite qu'ils « ne ressemblaient pas à des Asiatiques »… Et quand un journaliste demande à ce dernier des précisions sur l'apparence physique des deux Iraniens, l'homme répond : « Vous connaissez le footballeur italien qui s'appelle Balotelli ? » Ce soir-là, le parterre de journalistes s'abandonne au seul éclat de rire général de toute cette crise et corrige le directeur de l'aviation civile, qui vient d'écorcher le nom du célèbre attaquant italien, né de parents ghanéens. Le directeur de l'aviation civile veut-il signifier que l'on peut être italien sans en avoir l'air ? Ou que les deux Iraniens avaient des traits africains ? Bref, asiatiques ou pas ? Africains ? Joueurs de football ou terroristes ? Qui croire ? Que comprendre ?

Interpol déclare à son tour que les deux jeunes hommes n'ont aucune affiliation terroriste. Ils espéraient, semble-t-il, rejoindre leur famille en Europe et tentaient de brouiller les pistes de leur origine en passant par Pékin. Un énième rebondissement marque cette histoire lorsque les photos des deux jeunes hommes, tirées de la vidéo de l'embarquement, sont publiées. De fait, les deux hommes n'ont rien d'africain. Ils ont bel et bien le type iranien. En revanche, les clichés les montrent avec les mêmes jambes. Leur torse et leur visage sont différents, mais ils portent tous les deux le même jeans et les mêmes baskets. Ce qui à nouveau sème le trouble. Photomontage ? Non, simple « erreur de photocopie », s'excuseront les responsables.

La piste terroriste iranienne fait donc long feu. Au bout de trois jours, plus personne n'y croit. Mais elle aura occupé les médias pendant au moins quarante-huit heures cruciales. Bloomberg et la BBC parmi d'autres citent le directeur général de l'aviation civile, Azharuddin, qui a déclaré lors de l'une des premières conférences de presse : « Avant que le vol ne décolle, la compagnie a fait enlever les bagages de cinq passagers qui n'ont pas embarqué après avoir enregistré. Il y a des questions autour des cinq passagers qui n'ont pas embarqué. » Cinq *no show* sur un seul vol, non pas à l'enregistrement mais à l'embarquement, c'est énorme. En général, retirer les bagages de ces passagers absents crée un retard au décollage, ce qui n'a pourtant pas été le cas cette nuit-là. À moins que, contrairement à la déclaration du directeur de l'aviation civile, ces cinq passagers aient initialement eu l'intention de voyager sans bagages enregistrés, l'option préférée de la plupart des voyageurs

fréquents qui évitent ainsi de devoir attendre leurs sacs à l'arrivée. Toujours est-il que le 11 mars, Malaysia Airlines réfute les articles de presse qui mentionnent que les cinq passagers se seraient enregistrés pour ce vol sans embarquer. Elle confirme néanmoins que quatre personnes ne se sont pas présentées à l'enregistrement. Leur identité n'est pas divulguée et, comme elles ne se sont pas manifestées, ce point non élucidé s'ajoutera aux précédents. Une autre question est soulevée par le cas du passager chinois nommé Zhao Qiwei, assis à la place 18 D. Les autorités chinoises indiquent une erreur dans son numéro de passeport. D'autres observateurs remarquent que les numéros de siège attribués à certains passagers n'existent tout simplement pas à bord de la cabine d'un B777 avec la configuration du MH370[23].

Fariq, le copilote irresponsable, et les Barbie sud-africaines

Tandis que l'heure tourne sans que les recherches en mer apportent le moindre indice, la presse va bientôt se délecter d'un nouvel épisode des plus distrayants. La chaîne de télévision australienne Channel 9 diffuse, dans l'émission « A Current Affair », l'interview d'une jeune et jolie Sud-Africaine, Jonti Roos, qui raconte, photos explicites à l'appui, comment le copilote du vol MH370, Fariq Abdul Hamid, les avait invitées dans le cockpit, elle et sa copine, deux ans plus tôt, sur un vol reliant Phuket et Kuala Lumpur. Elle explique que le commandant de bord de ce vol-là, dont l'identité n'est pas révélée, et son jeune copilote, Fariq Abdul Hamid, alors âgé de vingt-cinq ans, les avaient repérées lors de l'embarquement à Phuket, ville la plus touristique de Thaïlande, aussi connue pour ses plages que pour ses « bars à hôtesses ». En montant à bord, elles avaient été invitées à rejoindre les deux hommes dans le cockpit, pour y passer finalement tout le vol, décollage et atterrissage inclus. Dans l'interview télévisée, Jonti Roos décrit les deux pilotes de ligne comme fumant beaucoup et constamment retournés sur leurs sièges, vers les jeunes filles assises sur les strapontins à l'arrière du cockpit. Soucieuse de ne pas nuire à la réputation du copilote, dont le profil est évidemment examiné de près depuis la disparition du vol MH370, la jeune fille souligne qu'à aucun moment elle ne s'est

sentie en danger. Elle montre des photos gentiment coquines sur lesquelles il est difficile de discerner qui, des pilotes ou des deux Barbie, casquettes d'uniforme de leurs hôtes sur leurs jolies têtes blondes, sont les plus enchantés de cette brève rencontre. Jonti Roos était restée amie sur Facebook avec le copilote, lequel, depuis, s'était assagi.

Fariq Abdul Hamid avait vingt-sept ans et totalisait 2 763 heures de vol quand il a embarqué pour Pékin, dans la nuit du 7 au 8 mars, pour effectuer son dernier vol de qualification sur Boeing 777. La règle de Malaysia Airlines impose en effet un surveillant sur les cinq premiers vols d'un copilote formé sur un nouveau type d'appareil, mais le commandant de bord ce jour-là étant également qualifié comme instructeur, il n'y avait pas d'autre surveillant à bord. Le jeune homme était alors fiancé avec une homologue pilote, Nadira Ramli, vingt-six ans, rencontrée dans leur école de pilotage, à Langkawi. Issue comme lui d'une « bonne famille », elle travaille pour AirAsia, le concurrent low cost de Malaysia Airlines. Les témoignages recueillis çà et là par la presse locale brossent le portrait d'un garçon sérieux et estimé. Durant son temps libre, il entraînait des jeunes au foot à cinq. Il leur avait récemment offert leurs tee-shirts d'équipe. Selon un voisin, le père du copilote, haut fonctionnaire dans l'État du Selangor, était très fier de son fils. Sa grand-mère dépeint le jeune homme comme un « bon fils », « obéissant » et « homme pieux ». Ce sont les mêmes échos de « bon musulman », « simple et modeste » qui émanent de la mosquée de son quartier. Le 19 février précédent, moins de trois semaines avant le vol du 7 mars, Fariq Abdul Hamid avait participé à l'émission « Business Travel », sur CNN, et avait fait très bonne impression. Certes, Fariq Abdul Hamid a bafoué les règles de sécurité pendant le vol Phuket-Kuala Lumpur deux ans plus tôt, mais il était sous la responsabilité de son commandant de bord. Et objectivement, tous les autres aspects de sa vie révèlent une personnalité plutôt rassurante.

À vrai dire, le malencontreux épisode du vol Phuket-Kuala Lumpur donne plutôt du copilote un profil de « gai luron » qui profite de la vie, loin du type terroriste, criminel ou suicidaire que l'on voudrait trouver. Certains médias s'engouffrent néanmoins dans cette brèche pour dénoncer une « attitude irresponsable » : « Peut-être le premier indice de la culpabilité de l'équipage », « Des profils intrigants dans le cockpit »,

« Le copilote avait l'habitude d'ignorer les consignes de sécurité »… Le monde entier a tellement besoin d'explications et de coupables.

Le mardi 11 mars, Malaysia Airlines se déclare « choquée » par ces accusations portées contre son employé et émet des doutes sur leur véracité. En fait, l'incident illustre surtout le laxisme de la compagnie aérienne.

Enfin, que penser du commandant de bord ?

Après la mise en cause du copilote, survient celle du commandant de bord, Zaharie Ahmad Shah, cinquante-trois ans, visé par ce qui ressemble fort à une campagne de calomnie. Ici, on le dit divorcé. Là, on lit que sa femme et ses enfants ont quitté le domicile conjugal la veille. On le présente encore comme un « fanatique » de politique. La presse cite des sources proches de l'enquête selon lesquelles le pilote aurait été profondément contrarié par la nouvelle condamnation à cinq ans de prison d'Anwar Ibrahim, le leader du parti pro-démocratique Keadilan Rakyat, prononcée le vendredi 7 mars, quelques heures avant le vol. Il se serait même rendu à la cour d'appel de Putrajaya[24] pour manifester sa colère, avec d'autres partisans d'Anwar Ibrahim. On entend dire aussi que son agenda était vide au-delà de la date du 8 mars. On lui trouve même des « lointains parents au Pakistan », comme si cette éventualité l'incriminait. Sa maison, comme celle du copilote, a été perquisitionnée. On y a « découvert » un simulateur de vol. Le 19 mars, on apprendra lors d'un point presse que des informations ont récemment été effacées du simulateur personnel du pilote. Le FBI s'est chargé de les récupérer. Selon le journal malais *Berita Harian*, les enquêteurs s'intéressent à cinq pistes d'atterrissage retrouvées dans le simulateur du pilote, notamment Malé, la capitale des Maldives, où Malaysia Airlines vole régulièrement, Diego Garcia, une base militaire américaine où aucun avion civil n'est censé atterrir, et trois autres pistes, en Inde et au Sri Lanka, toutes d'une longueur d'au moins trois kilomètres, minimum requis pour poser un appareil de la taille d'un Boeing 777. Pourtant, deux semaines plus tard, les enquêteurs américains affirment n'avoir trouvé « rien de suspect » (*« nothing incriminating »*) dans les données du simulateur.

Une photo potentiellement compromettante du commandant de bord en compagnie d'une ravissante jeune Malaise et de deux enfants sur un canapé circule, d'abord à la une d'un journal local, *Utusan-Cosmo.* La légende, vague, laisse penser qu'il s'agirait d'une seconde famille du pilote. En Malaisie, un homme musulman peut prendre jusqu'à quatre épouses, pourvu qu'il en ait les moyens et qu'il respecte certaines règles. Cette image non légendée est reprise par plusieurs tabloïds britanniques, qui se délectent de tout ce qui vise le commandant de bord. L'un des témoignages à charge les plus accablants viendra de Nouvelle-Zélande. À force d'évoquer sa nostalgie de la cuisine malaise – *nasi lemak*, *assam pedas*, *roti canai* –, l'envoyé spécial du *New Zealand Herald*, Lincoln Tan, singapourien-chinois d'origine, se lie d'amitié avec un membre de l'équipe d'enquête. Il finit ainsi par obtenir des informations. Sa source lui avoue que « les pilotes sont dans le collimateur des enquêteurs ». Le *New Zealand Herald* publie l'information le 17 mars. Dix jours plus tard, de retour à Auckland[25], se basant cette fois sur le témoignage d'un « ami » (sic) du commandant de l'avion disparu, le journaliste enfonce le clou. L'article du *New Zealand Herald* daté du 26 mars 2014 cite sans le nommer ce « collègue de longue date du pilote » qui affirme que « le monde du commandant Zaharie Ahmad Shah était en train de s'écrouler. Il avait eu à faire face à de sérieux problèmes familiaux, séparation de sa femme et relation compliquée avec une autre femme qu'il voyait ». Cet informateur anonyme affirme au journaliste néo-zélandais que le pilote était « terriblement contrarié » par le départ de sa femme. L'homme se dit convaincu que Zaharie Ahmad Shah pourrait avoir décidé d'en finir, en faisant disparaître purement et simplement son avion. Trois mois plus tard, le *Sunday Times* de Londres[26] affirmera qu'à l'issue de son enquête, la police malaisienne a blanchi de tout soupçon tous les passagers du vol. Tous, à l'exception du pilote.

Cette suspicion qui se construit autour de Zaharie Ahmad Shah me trouble. Elle semble presque inconciliable avec le profil de jeune grand-père souriant, passionné de cuisine et de modélisme, bricoleur et rigolard, très apprécié de ses étudiants en pilotage. Certes, il possédait un simulateur de vol sophistiqué, mais c'est plutôt à mettre au crédit de sa passion pour son métier. Certes, il parlait volontiers de politique, mais cela ne fait pas de lui un fanatique. Même le « collègue de longue

date » cité par le *New Zealand Herald* a affirmé que Zaharie Ahmad Shah vivait pour les « 3 F » : *Family, Food, and Flying*, « la famille, la bonne chère et le pilotage ». Un an après, le rapport provisoire ne recensera que des banalités sur son compte : marié, trois enfants, une fracture de la deuxième vertèbre lombaire datant de 2007, une bonne résilience au stress, à la maison comme au travail. « Pas de passé d'apathie, d'anxiété ou d'irritabilité. » Le document ne relèvera aucun « changement important dans son style de vie, pas de tensions familiales ou de conflits interpersonnels ». « Aucun signe comportemental d'isolement social, de changement d'habitudes ou de centres d'intérêt, de négligence personnelle, d'abus d'alcool ou de drogue n'a été identifié chez le commandant de bord, le copilote ou l'équipage. »

Encore une fois, que croire, qui croire ? Tout le monde sait que le pilote est maître à bord. Il est naturellement le premier responsable en cas de défaillance et *a fortiori* de catastrophe. Le commandant de bord est forcément un suspect de choix pour l'enquête. Pour ma part, je sais que je vais devoir me faire un avis définitif sur ce personnage essentiel du vol pour comprendre ce qui a pu se passer.

Mais au tout début de la crise, tandis que les médias sont promenés de fausses pistes en impasses, les différentes flottes impliquées dans les recherches commencent à questionner la coordination et la gestion de l'exercice. Un émissaire étranger qui a eu accès au centre opérationnel de crise au cours de ces premières semaines me décrit une « pagaille invraisemblable », « des officiers chinois, coréens, les mains sur les hanches ou se grattant la tête, se demandant ce qu'il fallait faire ou ne pas faire »… Le mercredi 12 mars, le gouvernement vietnamien, exaspéré, décide de réduire son engagement dans les recherches maritimes au large de ses côtes en mer de Chine du Sud, critiquant le « manque d'informations précises émanant de la Malaisie ». Le même jour, le ministère chinois des Affaires étrangères lui fait écho : « Il y a trop de confusion pour le moment. Il nous est très difficile de décider si une information est exacte ou non. » À l'époque, ce degré de critique est extrêmement rare de la part de la Chine ; c'est dire la cacophonie qui règne. En quelques jours, cette crise, mieux que n'importe quel exercice militaire, aura cruellement mis en lumière l'absence de coordination et de processus d'échanges d'informations dans cette partie du monde.

Les pings d'Inmarsat dictent la version officielle

Au-delà de l'agacement des autorités chinoises et vietnamiennes, le mercredi 12 mars marque un véritable tournant. Entre en scène un nouvel intervenant dont pratiquement personne n'avait entendu parler jusqu'alors : Inmarsat, société britannique de satellites, cotée à la Bourse de Londres depuis 2005.

« Inmarsat a une excellente réputation. Ils sont reconnus dans l'industrie comme techniquement excellents », m'indique un dirigeant de l'entreprise concurrente AsiaSat, qui rappelle néanmoins que leur mission est d'assurer le transfert d'informations entre les avions de ligne et la terre, pas leur localisation, et encore moins leur suivi.

C'est pourtant cette firme qui va fournir la version officielle et définitive de la route prise par l'avion après sa perte de contact. Car si depuis la désactivation du système ACARS l'avion n'a plus émis d'informations techniques à destination de Malaysia Airlines, il a, va-t-on découvrir, continué de recevoir de manière passive un signal silencieux. Ce ping est émis automatiquement vers l'avion quand la station à terre ne reçoit plus de nouvelles pendant une période continue d'une heure. Ce signal « va voir » l'avion et lui demande : « Es-tu là ? » Ce à quoi l'avion répond « oui », ou ne répond pas. Ce ping est donc le seul et dernier lien avec le MH370 après sa disparition des écrans radar. Mais de là à en tirer la localisation de l'avion… Le défi est de taille. Ce signal n'a jamais été conçu pour cela. Et il n'a jamais servi à cela. Chez Inmarsat, l'ingénieur Alan Schuster-Bruce, ancien élève du Queens College à l'université de Cambridge, a déjà beaucoup travaillé sur le cas de l'AF447, qui s'est abîmé au large du Brésil en 2009. À la suite de cet accident, il a d'ailleurs instauré le relevé de diverses mesures techniques supplémentaires liées à ce ping passif, notamment sa durée et sa fréquence. « Je m'étais dit : "On en aura peut-être besoin un jour ; peut-être que oui, peut-être que non"… », raconte Alan Schuster-Bruce, dans le seul documentaire qui détaille le rôle essentiel d'Inmarsat dans cette affaire[27]. Pas étonnant qu'en entendant la nouvelle d'un « avion disparu » aux informations de 11 heures de la BBC, le samedi 8 mars 2014, il ait pensé le premier qu'Inmarsat aurait très probablement des informations à transmettre aux enquêteurs… Une

course contre la montre s'engage alors chez Inmarsat. Ce ping a beau n'être qu'un infime signal électromagnétique, selon l'équipe scientifique, c'est suffisant pour tenter des analyses. Dans un premier temps, la durée précise du retour d'écho du ping va permettre de déterminer la distance entre l'avion et le satellite. J'essaye de me représenter un ping comme un petit point invisible qui voyage, à sept reprises, au cœur de la nuit du 8 mars, de la station terrestre, localisée à Perth, dans le sud-ouest de l'Australie, jusqu'au satellite géostationnaire 3F-1, posté à 36 000 kilomètres de la Terre, au-dessus de l'équateur, d'où il repart automatiquement jusqu'au Boeing 777 du vol MH370, avant de refaire le même tracé en sens inverse à travers l'espace et de rapporter ses informations à Perth. Tout ceci à la vitesse de la lumière. Fascinant. Et ce sont ces infiniment petits pings, le dernier plus que les six autres, qui vont imposer au monde la version officielle du destin du MH370.

« La première découverte tout à fait déconcertante fut de comprendre que l'avion avait continué de voler longtemps, longtemps après le dernier contact. On a réalisé que quelque chose de vraiment étrange s'était passé, pour que l'avion continue de voler pendant tout ce temps », se souvient Alan Schuster-Bruce.

Inutile de tenter de décrire la complexité des calculs requis, d'autant que le satellite 3F-1 a beau être dit « géostationnaire », il oscille constamment entre le nord et le sud de l'équateur. À chaque ping émis correspond donc un cercle dans le ciel sur lequel la distance entre l'avion et le satellite est la même. L'avion a forcément coupé les différents cercles, du premier jusqu'au septième, à chaque instant précis où le ping a été émis. Le huitième et dernier ping, émis à 8 h 19, est différent des autres. Non seulement il arrive bien avant l'heure prévue, quelques minutes seulement après l'avant-dernier, daté de 8 h 11, mais il comporte l'indication d'un redémarrage (*reboot*). Les ingénieurs d'Inmarsat en déduisent qu'à la suite de l'extinction des moteurs de l'avion, à court de carburant, le système de communication a automatiquement tenté de redémarrer. Aucun signal n'arrivera plus après celui-là. L'avion a donc continué de voler pendant sept heures après sa perte de contact. C'est la première découverte magistrale d'Inmarsat.

À Londres, une poignée de scientifiques sait donc à présent que l'avion a volé jusqu'à 8 h 19. Mais dans quelle direction ? « On a alors réalisé que si l'on avait quelques données supplémentaires sur l'avion, sa dernière position connue, sa vitesse probable, ses réserves de fioul, on pourrait peut-être tenter de concevoir une route compatible avec les pings… » raconte encore l'expert en communications satellite d'Inmarsat. Un rendez-vous téléphonique est organisé entre Inmarsat à Londres et Malaysia Airlines à Kuala Lumpur, Inmarsat tentant de convaincre la compagnie, « très réticente », de l'importance de lui fournir ces données supplémentaires.

La Malaisie a de bonnes raisons d'être « très réticente », selon Alan Schuster-Bruce : répondre aux questions posées par Inmarsat revient à avouer qu'elle sait que son avion a tourné plein ouest et a été vu au nord de Sumatra (côté ouest de la Malaisie), alors même qu'une armada de quarante-trois navires, soutenue par cinquante-huit avions, a pour instruction au même moment de le chercher en mer de Chine du Sud (côté est de la Malaisie). Inmarsat obtient toutefois les informations encore secrètes dont elle a besoin pour approfondir ses analyses. Mais c'est compliqué. Tellement compliqué qu'« à un moment, on s'est vraiment demandé si tout cela n'était pas qu'un vaste piège tendu à Inmarsat », se souvient Alan Schuster-Bruce, qui précise le doute qui l'a envahi : « L'avion serait tombé quelque part et pendant ce temps-là, quelqu'un se ferait passer pour l'avion. »

Inmarsat finit tout de même par trouver un scénario compatible avec ses pings. Elle produit la « théorie des deux arcs ». L'avion aurait volé le long d'un arc, soit vers le nord (de la Thaïlande jusqu'à la frontière du Kazakhstan et du Turkménistan), soit vers le sud (de l'Indonésie jusqu'au cœur de l'océan Indien). C'est la seconde découverte importante d'Inmarsat.

Inmarsat transmet ses deux révélations à la Malaisie le mercredi 12 mars. Kuala Lumpur ne réagit pas. « On s'est dit qu'ils recevaient peut-être en même temps d'autres informations leur indiquant que l'avion était en fait au milieu de l'Atlantique… » raconte Alan Schuster-Bruce. Le jeudi 13 mars, le *Wall Street Journal* annonce en substance mais avec d'autres sources ce qu'Inmarsat avait semble-t-il découvert : que l'avion avait volé plusieurs heures après la perte de

contact radio. Pendant deux jours, le ministre de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein, va démentir aussi vigoureusement que possible ces nouvelles informations. Une posture constante du ministre au cours de cette crise, qu'on serait tenté de surnommer Monsieur « Non-Non ».

Le jour du scoop du *Wall Street Journal*, selon lequel l'avion a donc continué de voler pendant plusieurs heures, la chaîne de télévision malaisienne Astro Awani était sur une piste très différente. Pendant la conférence de presse, un journaliste d'Astro Awani demande à Hishammuddin Hussein s'il est possible que des passagers aient communiqué avec la terre autour de 2 heures, plus d'une demi-heure après le dernier contact. Il explique que la chaîne a vu des captures d'écran de messages envoyés par la messagerie Kik, par le seul Américain adulte à bord de l'avion, l'employé d'IBM, Philip Wood, à l'attention de l'un de ses contacts à Pékin dont l'identifiant sur Instagram est Hun_1. La station affirme avoir vérifié l'identité du contact et être en relation avec deux personnes qui le connaissent personnellement. Selon le journaliste Syed Farradino Omar, Philip Wood mentionne dans son message qu'il utilise son téléphone en dépit de l'interdiction et que la température en cabine est élevée. « Il doit y avoir un problème avec le système d'air conditionné », écrit-il. Plus inquiétant, il mentionne une certaine difficulté à respirer sans avoir l'air particulièrement inquiet, car il promet de contacter son interlocuteur dès son arrivée à Pékin. Monsieur « Non-Non » n'accorde aucun crédit à ces informations. Il répond simplement « non » à la question du journaliste. Par un étrange hasard, qui colle à la lettre à certaines méthodes de manipulation de l'information, un autre texto de Philip Wood, bien plus accrocheur bien que fondé sur des rumeurs lancées en ligne, va rapidement voler la vedette au message Kik, jeté aux oubliettes. L'application Kik a cessé d'exister en 2020 et je n'ai pas les ressources informatiques pour rechercher ces messages. Quel est l'intérêt pour le contact d'un passager, dont l'identité a été vérifiée, d'alerter la presse si ce n'est pour contribuer à faire connaître la vérité ? J'ai lancé quelques tentatives pour entrer en contact avec « Hun_1 » afin de connaître plus précisément l'heure et le contenu exacts de ces messages reçus de Philip Wood.

Vendredi 14 mars, le scoop du jour vient d'une source de premier ordre : la Maison-Blanche. Son porte-parole parle de « nouvelles informations » et d'« une nouvelle zone de recherches ». Il mentionne le sud de l'océan Indien. Washington force ainsi Kuala Lumpur à sortir de son mutisme, tout en lui laissant la responsabilité d'annoncer les détails.

Samedi 15 mars : un « acte délibéré » à bord du MH370

Le samedi 15 mars, enfin, le Premier ministre malaisien, Najib Razak, fait sa première intervention publique depuis le début de cette crise qui a pourtant placé son pays sur le devant de la scène internationale comme aucune autre actualité ne l'avait encore jamais fait. Il répète que cette situation est « sans précédent ». Il confirme le changement de trajectoire de l'avion évoqué depuis cinq jours, mais toujours nié jusque-là. Il confirme que les systèmes de transmission de données du Boeing 777 (ACARS et transpondeur) ont été « désactivés ». Il évoque un « acte délibéré » par « quelqu'un à l'intérieur de l'appareil ». Enfin, le Premier ministre entérine la double théorie d'Inmarsat, d'après laquelle l'avion a volé jusqu'à 8 h 19 et selon un arc, soit sud, soit nord. On comprend que celui qui a pris les commandes de l'appareil ne pouvait être qu'un expert. À l'issue de son unique intervention devant la presse, Najib Razak ne répond à aucune question des journalistes. La disparition du vol MH370 et de ses 239 passagers change de nature. Elle a été dirigée, et de main de maître, semble-t-il. Un détournement, alors ? Mais à quelles fins ?

Après avoir laissé ses voisins, alliés et partenaires chercher au mauvais endroit pendant une semaine, la Malaisie a donc, une nouvelle fois, retardé de plusieurs jours l'officialisation d'une information majeure, et la mise en œuvre du processus de réponse *ad hoc*. Pour les uns, c'est par pure incompétence ; pour d'autres, c'est une tactique délibérée, destinée à cacher une vérité inavouable. Aussi importantes soient-elles, les informations d'Inmarsat ne fournissent aucun indice sur la solution de l'énigme. En revanche, elles décuplent l'aire des recherches.

Sans plus d'éclaircissements, la deuxième semaine ressemble fort à la première. Les points presse des autorités servent avant tout à démentir

tant les fausses que les vraies informations qui circulent. Non, l'avion n'a pas été vu aux Maldives. Non, l'avion n'a pas fait demi-tour douze minutes avant le funeste et désormais célèbre *« Good night, Malaysian 370 »* du pilote. Non, nous n'avons toujours pas l'intention de présenter des excuses aux familles. Non, nous n'allons pas divulguer les informations reçues par les radars des pays voisins. Non, nous ne savons pas ce que le simulateur du pilote contient. Non, nous ne savons toujours pas par où est passé l'avion…

Chaque soir à 17 h 30, le ministre « Non-Non » de la Défense et des Transports, le directeur des opérations de Malaysia Airlines, le chef de la police et le directeur du bureau de l'aviation civile s'alignent, bras le long du corps, sur l'estrade-échafaud de la salle de conférences de presse. Ils sont chaque soir un peu plus penauds, chaque soir un peu plus cernés, face à une salle toujours pleine à craquer de caméras qui tournent en direct, de flashs crépitants et de journalistes qui sont, eux, chaque soir un peu plus frustrés… Un grand sikh imposant fait office de maître de cérémonie. C'est lui qui désigne le journaliste autorisé à poser une question.

Le 19 mars, un journaliste de la BBC demande au directeur général de l'aviation civile de confirmer que le Boeing est bien passé par certaines balises aériennes précises. Il s'entend répondre que « l'on est encore en train d'enquêter ». Il s'agissait pourtant de l'une des rares informations que tout le monde pensait « clairement établie » ! Le directeur général de l'aviation civile ajoute qu'il n'est plus tellement important de savoir « par où » l'avion est passé, puisque l'attention se porte désormais exclusivement sur le lieu où il se trouve… Cette réponse et ce commentaire, onze jours après la perte de contact avec l'avion, déclenchent un soupir collectif de consternation. Un autre soir, un journaliste anglo-saxon fait remarquer au ministre « Non-Non » que le Kazakhstan, cité la veille comme étant « au cœur du dispositif de recherches » sur l'arc nord, n'est semble-t-il « pas au courant » de son rôle dans cette opération. « La grande république d'Asie centrale n'a reçu aucune demande d'assistance de Kuala Lumpur », affirme le journaliste. Régulièrement, les autorités malaisiennes sont ainsi prises en flagrant délit d'incohérence, ou d'incompétence. Les journalistes qui découvrent la Malaisie se demandent, stupéfaits, dans quel pays

kafkaïen ils ont bien pu tomber. Mais déjà, le grand sikh escorte par la porte de service les intervenants, qui quittent les lieux hâtivement, laissant derrière eux nombre de mains levées et autant de questions sans réponses.

---

9. Lors d'un voyage en Malaisie en 2016, j'ai rencontré un jeune homme qui a perdu son père dans le vol. Il se souvenait qu'au cours du troisième briefing pour les familles, le premier auquel il eut la possibilité d'assister, le militaire malaisien dit également aux familles : « Nous savons des choses que nous ne pouvons pas vous dire. »
10. National Transport Safety Board, Bureau national de la sécurité des transports.
11. Air Accidents Investigation Branch, Bureau britannique d'expertise des accidents d'avion.
12. Aircraft Accident Investigation Department, Bureau chinois d'expertise des accidents d'avion.
13. Federal Aviation Administration, Direction de l'aviation civile américaine.
14. Federal Bureau of Investigation. Service de renseignements américains.
15. Cité par l'Agence officielle de presse malaisienne Bernama.
16. Cité par le *New Straits Time*, journal anglophone malaisien pro-gouvernemental.
17. Kota Bharu est la capitale de l'État du Kelantan.
18. Malaysian Maritime Enforcement Agency : l'Agence malaisienne de surveillance maritime.
19. http://www.chinatimes.com/realtimenews/20140308003502-260401 (site en langue chinoise), 8 mars 2014.
20. State Administration for Science, Technology and Industry of National Defense (Administration d'État pour la Science, la Technologie et l'Industrie de la Défense nationale chinoise).
21. Le détroit de Malacca est le couloir de mer qui sépare l'île de Sumatra (Indonésie) de la péninsule malaisienne.
22. Michael Forsythe et Michael S. Schimdt, « Radar Suggests Jet Shifted Path More Than Once » (Un radar indique que l'avion avait changé de cap plusieurs fois), *New York Times*, 14 mars 2014. (Article en une du journal).
23. Pour épouser la forme de la coque de l'avion, toutes les rangées n'ont pas le même nombre de sièges.
24. Putrajaya est la capitale administrative de la Malaisie, située à trente kilomètres au sud de Kuala Lumpur. La condamnation à cinq ans de prison pour « sodomie » d'Anwar Ibrahim sera confirmée en février 2015 par la Cour fédérale, dernière instance juridique de Malaisie.
25. Auckland est la capitale économique de la Nouvelle-Zélande.
26. Édition du 22 juin 2014.
27. « Where Is Flight MH370? », BBC Two Horizon, diffusé le 17 juin 2014.

3

« MALAYSIA BOLEH ! » LE CONTEXTE MALAISIEN

Quand j'arrive à Kuala Lumpur le 18 mars 2014, accueillie par la touffeur malaisienne dès la sortie de l'avion, la disparition du vol MH370, survenue dix jours plus tôt, reste omniprésente. On aperçoit à l'aéroport de grands posters *« Pray for MH370 ».* Dans le métro et dans la rue, des lieux de recueillement improvisés avec bouquets de fleurs, parterres de bougies, messages. *Please come back* (« Revenez, s'il vous plaît ») ; *Where are you? We are waiting for you* (« Où êtes-vous ? On vous attend »)… Les journaux malaisiens font leur une, non-stop depuis le dimanche 9 mars, avec les bribes de nouveauté que chaque jour apporte ou non.

La Malaisie est encore en total état de choc. Les Malaisiens, généralement décontractés et heureux de vivre, sont tristes et inquiets. Le slogan national a été, ces dernières décennies, *Malaysia Boleh !* (« La Malaisie en est capable ! »), équivalent local, antérieur de trente ans, du *Yes we can !* américain. Même si, depuis quelques années les Malaisiens n'utilisent plus qu'avec sarcasme cet ancien cri de ralliement d'une Malaisie pleine d'audace. Autant que l'ampleur de la catastrophe – 239 vies confisquées, dont celles de plusieurs jeunes enfants –, c'est son mystère qui hante les esprits. Non seulement c'est terrifiant, mais c'est également incompréhensible.

Depuis que l'on sait qu'il y a eu « action délibérée », comme l'a dit le Premier ministre Najib Razak trois jours plus tôt, le seul scénario qui permette encore d'espérer est celui d'une prise d'otages. Les plus optimistes imaginent donc que des négociations secrètes sont en cours, ce qui expliquerait le grand concert de couacs auquel on assiste. Pour

ceux-là, un dénouement heureux est encore possible : rien n'indique que l'avion se soit écrasé ; il s'est donc posé quelque part.

Je me rends tous les soirs aux conférences de presse du Sama-Sama, par le train rapide qui relie Kuala Lumpur à l'aéroport, coupant à travers des milliers d'hectares de palmeraies, mais je me suis installée dans un hôtel du centre-ville. Les responsables du journal m'ont bien indiqué qu'ils n'attendaient pas de moi que je raconte les conférences de presse : « Pour cela, on a l'AFP [Agence France-Presse]. » Ma mission est plutôt de planter le décor, d'expliquer le contexte, de prendre le pouls du pays… Que s'y dit-il ? Que pense la population malaisienne de cet incroyable événement ? Dans quel sens regarder ? Qui sont, dans un cas comme celui-ci, ceux que l'on appellerait les *usual suspects*, les « suspects d'office » ? Si c'est un « acte délibéré », qui, objectivement, peut avoir besoin de faire disparaître un Boeing 777 avec autant de personnes à bord ? Quelle marchandise ou quel passager cet avion a-t-il pu transporter de si spécial, de si précieux, ou de si dangereux pour qu'il ait fallu l'empêcher d'arriver à destination ?

La notion vague de vérité en Malaisie

J'ai découvert, pendant les années où j'ai vécu en Malaisie au début des années 2000, que la vérité y est un concept vague… Il m'est arrivé de rappeler une personne, tant ses déclarations étaient incohérentes avec le reste de mon enquête. Entendant la raison de mon nouvel appel, mon interlocuteur (le patron d'un grand hôtel de KLCC[28], le district central de Kuala Lumpur, pas un éleveur de poules au fond du Sarawak), aussi candide que Candide lui-même, me répondit : « Ah, mais je vous disais cela parce que je pensais que c'était ce que vous vouliez que je vous dise ! » Extraordinaire… Cela pourrait rappeler le « dites-leur ce qu'ils veulent entendre » de Lénine[29]. Mais en l'occurrence, ces propos illustrent surtout le côté extrêmement bienveillant des Malaisiens.

Comment leur en vouloir ? Cela part d'une si bonne intention… Pas toujours, hélas. Les quelques médias libres qui relèvent l'énorme défi d'offrir de l'information locale de qualité prennent des risques considérables. Ils sont régulièrement sanctionnés[30]. Les sites ou les

journaux qui n'ont pas la possibilité d'être hébergés à l'étranger risquent de perdre leur licence[31].

Quand j'ai obtenu ma carte de presse, après un an de démarches laborieuses, l'entretien avec le responsable du ministère de l'Information s'est conclu par un conseil d'ami : « Au fait, miss Florence, pas besoin de couvrir la politique, on est bien d'accord ? » Face à ma surprise naïve, puis ma détermination à « évidemment » couvrir la politique, M. Azlan, non sans une série de soupirs douloureux, quelques contorsions sur sa chaise à roulettes et des hochements de tête navrés, s'était lancé : « Miss Florence, comprenez, je vous en prie, si vous couvrez la politique, je vais avoir des soucis. Si moi j'ai des soucis, vous aussi vous aurez des soucis… »

Est-ce assez clair ? C'est gentiment dit, mais l'avertissement est explicite. Surtout dans un pays qui utilisait encore régulièrement l'ISA[32], loi prétendue d'exception, qui autorisait la garde à vue sans jugement pendant deux ans, renouvelable *ad vitam aeternam*. Comme de toute façon M. Azlan m'avait offert une carte de presse « valable quinze jours », nous nous sommes quittés sur cet arrangement : il garderait précieusement ma carte dans son tiroir, afin qu'elle soit prête le jour où j'en aurais vraiment besoin. Règle d'or en Malaisie : la vérité est une notion relative, et souvent considérée dangereuse.

Malaysia Airlines : une compagnie au-dessus de tout soupçon ?

Venons-en à l'avion. Il vole sous les couleurs de Malaysia Airlines System, communément appelée MAS. Qu'en est-il donc de cette compagnie aérienne, détenue à 70 % par le fonds d'investissement de l'État, Khazanah Nasional Bhd, dont les hôtesses, dans leurs sarongs fleuris turquoise et rose, rivalisent d'élégance et de gentillesse avec celles de Singapore Airlines, la compagnie de référence dans toute la région ? Pour ce qui est du service et de la sécurité, MAS jouit d'une excellente réputation. Les voyageurs de classe affaires évoquent en salivant ses célèbres brochettes de viande grillée au charbon sauce *satay*. Son premier vol commercial remonte à 1947, ce qui en fait une des pionnières du ciel asiatique. Jusqu'au 8 mars 2014, son dernier accident

grave datait de 1977[33]. MAS est alors l'une des sept meilleures compagnies aériennes du monde, classée « 5 étoiles » par l'organisme d'évaluation britannique Skytrax. Sa flotte, de 151 avions, a quatre ans de moyenne d'âge, ce qui en fait la flotte la plus moderne de la planète. Certes, le Boeing 777-200ER du vol MH370, acquis en 2002, fait partie de ses appareils les plus anciens, mais ce n'est en rien problématique. MAS a rejoint la troisième plus grande alliance aérienne, One World, en 2013. Jusque-là, rien de plus rassurant.

Mais les résultats commerciaux ne sont pas aussi brillants. Momentanément rentable entre 2007 et 2010, la compagnie a replongé en 2011 : pour un chiffre d'affaires de 3,1 milliards d'euros (13,6 milliards de ringgits), MAS a publié une perte nette de 581 millions d'euros. En 2014, l'entreprise continue de perdre plus d'un million d'euros par jour. Que se passe-t-il ? En fait, la compagnie a augmenté sa capacité de près de 20 % en 2013 par une frénésie d'achats, alors que ses revenus totaux, incluant l'activité cargo, n'ont, eux, progressé que de 2 %. Par ailleurs, cette compagnie aérienne compte trop de personnel et trop de « gros salaires[34] ».

Bref, c'est l'hémorragie. Pourquoi acheter tant de nouveaux avions quand le marché devient plus concurrentiel ? « Pourquoi ? Vous plaisantez ? Tout le monde sait à quoi sert une commande d'avions ! » m'indique, sur un ton blasé, un contact qui soupçonne le service des achats d'être « foncièrement corrompu ». MAS est en effet concurrencée par l'arrivée en Asie de transporteurs aériens d'Europe et du Moyen-Orient pour les long-courriers, et par plusieurs compagnies low cost, dont AirAsia et Asiana, pour les vols régionaux. D'après les contacts qu'a cet informateur l'entreprise n'est pas si bien tenue. D'un côté, MAS achète ce qu'il y a de plus cher, pour les « bonnes raisons » auxquelles il fait allusion, mais elle est ensuite obligée de faire des économies sur d'autres postes. Contrairement à 75 % des opérateurs de Boeing 777, MAS n'est pas abonnée au service « Boeing Airplane's Health Management », qui consiste à collecter en direct les performances de l'avion, afin de traquer en direct les éventuels problèmes et d'optimiser par la suite le programme de maintenance. « Je ne sais pas dans quelle mesure le fait de ne pas s'abonner à ce programme peut laisser soupçonner des défaillances ou des fraudes en matière de maintenance,

mais on peut penser que ce n'est pas bon signe », m'indique, toujours prudent, l'ancien directeur du BEA, Jean-Paul Troadec, que je consulte sur la question.

Quant aux opérations, elles ont aussi leur lot normal d'incidents. Une quinzaine en 2014 et autant en 2015, selon le site AeroInside.com, qui les détaille une à une : pneus explosés au décollage, moteurs problématiques, double panne de générateurs, fumée en cabine, coup de foudre, dépressurisation, etc. Impressionnant à première vue, mais visiblement pas suffisamment pour inquiéter ni l'EASA (Agence européenne de sécurité de l'aviation) ni la FAA, qui n'ont jamais « blacklisté » MAS.

L'incendie du 26 mars 2014, qui s'est déclenché à 16 heures dans l'atelier avionique des installations de maintenance de Malaysia Airlines, a en revanche beaucoup surpris. C'est là que MAS répare et entretient tous les composants électroniques de ses avions. L'endroit est névralgique. Il est situé au second étage du hangar numéro 2, à Subang, la ville de l'ancien aéroport international de Kuala Lumpur. MAS n'en fait état que deux jours plus tard, après qu'un ancien député, spécialiste des questions d'aviation, Wee Choo Keong, l'eut mentionné sur son blog. Ce feu dans l'atelier de maintenance électronique est resté inexpliqué. Il est sans précédent en trente ans d'activités sur place. Qu'est-ce qui l'a déclenché ? Quels matériels et quels documents ont été détruits ou endommagés ? Pourquoi le système anti-feu n'a-t-il pas fonctionné ? Mystère.

Quand, quatre mois plus tard, Malaysia Airlines perd son second Boeing 777, au-dessus de l'Ukraine, cette fois avec 298 personnes à bord, abattu, comme l'établira le rapport d'enquête, par un missile de fabrication russe, l'action de la compagnie aérienne nationale replonge de 18 %. La capacité à survivre de la compagnie, qui a perdu près de 85 % de sa capitalisation boursière en cinq ans, est mise en doute. En juillet 2015, le nouveau P.-D.G. de MAS, l'Allemand Christoph Mueller, déclare que techniquement l'entreprise est en faillite ; sa stratégie va consister à « arrêter l'hémorragie en 2015, stabiliser en 2016 et relancer en 2017 ». Au 1er septembre 2015, Malaysia Airlines renaît de ses cendres, sous une nouvelle identité juridique. Elle ne change ni de logo ni de nom : Malaysia Airlines (MAS) devient Malaysia Airlines (MAB).

Même les sarongs à fleurs rose et turquoise du personnel de bord restent identiques. Mais MAS en tant qu'entreprise n'existe plus ; ses dettes non plus. MAB (Malaysia Airlines Berhad) redémarre « de zéro ». Voici donc à grands traits l'état de l'entreprise au cœur de la tourmente. Il faudra attendre février 2016 pour que MAB, que tout le monde continue d'appeler MAS, renoue avec l'équilibre. Les turbulences ne cesseront pas pour autant, pas plus que la rotation de ses dirigeants[35].

En Malaisie, tout est politique

À peine arrivée à Kuala Lumpur, je vais au Parlement. Car tout est politique, en Malaisie. Le *parlimen* de Malaisie est un grand immeuble blanc, style années soixante, qui domine de plusieurs étages le jardin botanique et la parcelle de jungle à peine domptée qui le cernent, le tout prisonnier d'un entrelacs d'autoponts-spaghettis. Je passe le contrôle dans la voiture d'un ami, Wong Chen, ancien avocat devenu député du parti d'opposition Keadilan Rakyat (« Parti de la justice du peuple »). Quelques mots amicaux, un clin d'œil au gardien à qui l'on présente le passeport étranger, et la barrière se lève.

Wong Chen m'avait suggéré de parler avec son confrère Mohamed Imran Abdul Ahmid, très intéressé par le sujet, de par sa longue carrière dans la marine. Je retrouve l'ancien amiral de la marine royale malaisienne, prenant l'air dans le grand lobby du parlement. En tenue traditionnelle, Imran est l'un de ces hommes politiques qui se sont adoucis avec les années. Ayant passé depuis un certain temps l'âge de la retraite militaire, il est resté bien assis sur son siège de député. Son avis, précise-t-il, n'engage que lui. « J'ai regardé des écrans radar pendant des dizaines d'années. Je peux vous dire que la seule façon pour un avion, comme pour un navire d'ailleurs, de disparaître d'un écran radar, c'est de disparaître tout court ! Explosion en vol ou crash ! Je vais demander au Parlement de reprendre les recherches là où l'avion a quitté les écrans ! Je ne crois pas un seul instant que l'on puisse perdre la trace d'un avion pareil. » Il ne sait pas encore que l'avion n'a en réalité pas vraiment disparu des écrans radar. D'ailleurs, le lendemain, le magazine économique malaisien *The Edge* affirme que l'armée de l'air lance une

enquête pour comprendre comment, après avoir fait son quasi-demi-tour, le MH370 a pu retraverser l'espace aérien malaisien d'est en ouest sans être nullement repéré par les radars sophistiqués, britanniques et français, dont dispose le pays. Apparemment, l'équipe de veille qui surveillait les radars dormait devant ses écrans… L'information n'étonne personne. Que faire d'autre à 1 heure du matin ? « Il y a tellement d'erreurs et de gaffes qu'on ne sait plus que croire », ajoute l'amiral, en rappelant que les services d'immigration du pays ont eux aussi été pris en défaut, sur l'affaire des passeports volés. Et, là-dessus également, il va falloir demander des comptes. Il est enfin furieux qu'il ait fallu attendre des jours entiers pour avouer que l'avion avait totalement quitté sa trajectoire. Et que l'on ait ensuite fait croire que l'on avait retrouvé la trace de l'avion, alors qu'en fait c'était le vol SQ61 de Singapour Airlines pour Barcelone[36] ! Non, vraiment, il n'est pas fier de son armée de l'air…

Ce jour-là, les députés de l'opposition fulminent car, la veille, le gouvernement a tenu une séance d'information secrète sur le MH370, à laquelle seuls les députés de la coalition au pouvoir, le Barisan Nasional, ont été invités. Pourtant, mes entrevues avec les députés de la majorité ne déboucheront pas sur la moindre piste qui paraisse mieux informée. Je n'ai droit qu'à une litanie de phrases lentes cadencées par ces *« lah »* typiques du *malaynglish*, l'anglais local. Ils expriment leur « grande tristesse-*lah* », saluent les « efforts formidables du gouvernement-*lah* » pour gérer cette « crise sans précédent-*lah* ». « Nous ne sommes qu'un pays en voie de développement, c'est une crise trop grosse pour nous », estime datuk[37] Wira Ahmaad Hanzeh, un député de la majorité. Certes, coordonner un tel exercice de recherches n'est pas facile.

« Vous devez comprendre, ceci n'a jamais eu lieu avant. C'est une situation comme l'histoire de l'aviation n'en a jamais connu », entend-on à l'envi. La Malaisie s'abritera derrière cette excuse tout au long de cette affaire, se présentant comme la victime accidentelle d'un événement qui la dépasse. Il serait plus exact de dire qu'aucune compagnie aérienne n'a encore jamais réussi à perdre un Boeing 777, considéré comme l'un des avions les plus sûrs au monde, qui plus est sur une route « facile » et classique d'un vol de routine, dans des conditions

météo parfaites… Le député de la majorité clôt notre entretien en me disant que dans son *kampung* (village), « tout le monde prie de toutes ses forces ». Me voilà rassurée sur la détermination et l'engagement de la classe politique malaisienne.

Malaisie-Chine : y a-t-il des contentieux entre les deux pays ?

Revenons à l'avion. Il se rendait à Pékin. Ce n'est pas une destination anodine ; capitale politique de la deuxième puissance mondiale… Il y avait une majorité de Chinois continentaux à bord, un grand nombre aussi de Chinois malaisiens. Où en sont les relations sino-malaisiennes ? Y a-t-il des contentieux entre les deux pays ? Le vice-président de la chambre de commerce et d'industrie chinoise de Kuala Lumpur, Michael Chai Woon Chew, est, comme tous les membres de sa chambre, un familier du vol MH370, ainsi que de son vol retour Pékin-Kuala, le MH371. Il m'explique que les relations entre la Malaisie et la Chine remontent à cinq siècles. Elles sont fondées sur la communauté chinoise de Malaisie, dont la présence et le rôle sont essentiels. Chacun sait que ce sont les Chinois de Malaisie, lesquels ne représentent qu'un quart de la population, qui font tourner le pays. D'ailleurs, les trois jours du Nouvel An chinois « ferment » la Malaisie bien davantage que les trente jours de ramadan, dans ce pays où la religion officielle est l'islam, pratiquée par plus de 60 % de la population. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait jamais eu de tensions ou de jalousies, car la place des Chinois dans l'économie ou la société est parfois mise en cause par les Bumiputras, « fils du sol », les Malaisiens d'ethnie malaise. En 1969, des violences antichinoises firent ainsi des centaines de morts. Mais depuis la visite en Chine, il y a quarante ans, de Tun Abdul Razak, le père de l'actuel Premier ministre, les relations n'ont fait que se renforcer, me dit mon interlocuteur. Un plan stratégique, *« G to G »*, « de gouvernement à gouvernement », a été signé pour développer les échanges commerciaux. Le grand port de Kuantan appartient déjà à 50 % à des investisseurs chinois. D'ailleurs, il y avait justement dans le MH370 un groupe d'investisseurs chinois dont le voyage en Malaisie avait été offert par un promoteur immobilier.

Que se passe-t-il avec les États-Unis depuis le 8 mars 2014 ?

Une hypothèse assez paranoïaque circule dans les milieux d'affaires, dominés par la communauté chinoise. Elle postule que si les États-Unis étaient impliqués dans cette affaire d'avion disparu, ce serait pour saboter la relation Chine-Malaisie. Car la Malaisie, m'explique-t-on, essaye d'être amie avec tout le monde. « Mais quand vous êtes ami avec tout le monde, vous n'avez pas de vrais amis… » Elle joue à l'équilibriste sur la scène internationale, tout particulièrement entre la Chine et les États-Unis. La Malaisie est restée très neutre vis-à-vis de la montée en puissance de la Chine et même sur les questions territoriales en mer de Chine, observe Michael Chai Woon Chew.

On va pourtant observer un rapprochement spectaculaire entre la Malaisie et les États-Unis au cours des mois qui suivent la disparition du 8 mars 2014. Tout d'abord, la visite officielle de Barack Obama, en avril 2014, une première depuis Lyndon Johnson en 1966. Barack Obama déclare alors que « les États-Unis considèrent la Malaisie comme essentielle pour la stabilité régionale, la sécurité maritime et la liberté de navigation ». Six mois après cette visite historique, Najib Razak sera invité à jouer au golf avec le président américain à l'occasion des vacances familiales de Noël des Obama à Hawaï. Qu'a bien pu faire Najib Razak pour mériter un tel privilège ? Si par hasard les deux hommes avaient des confidences à se faire, c'était le cadre idéal. Moins d'un an plus tard, Barack Obama revient une nouvelle fois en Malaisie, à l'occasion du sommet USA-ASEAN (Association des nations du Sud-Est asiatique[38]), en marge du sommet de l'APEC. Barack Obama et Najib Razak sont décidément devenus inséparables. Entre-temps, le secrétaire d'État, John Kerry, s'est lui aussi rendu en Malaisie, en août 2015, pour préparer la signature du fameux Accord de partenariat transpacifique (TPPA).

Malgré l'intérêt stratégique évident pour les États-Unis de contrecarrer les nouvelles ambitions chinoises dans la région, notamment en mer de Chine du Sud, les observateurs s'expliquent mal ce soudain coup de foudre entre Washington et Kuala Lumpur, d'autant plus surprenant que la réputation du Premier ministre Najib Razak est

de plus en plus sulfureuse. Non seulement le fonds de développement national, nommé 1MDB, que le Premier ministre a créé et placé sous son patronage en 2009, a réussi à accumuler en moins de cinq ans plus de 11 milliards de dollars de dettes – une contre-performance tellement exceptionnelle qu'elle mériterait une entrée dans le très populaire *Livre des records de Malaisie*[39] –, mais on a également découvert, courant 2015, la somme astronomique de 2,6 milliards de ringgits, soit 700 millions de dollars[40], sur le compte personnel du Premier ministre. Najib Razak a expliqué pour sa défense que ce cadeau venait d'un parrain du golfe Persique, « en échange de prises de position anti-israéliennes » (sic). Mais finalement, le généreux bienfaiteur, Sa Majesté Saud Abdulaziz Majid al-Saud, n'existe même pas[41]… Fin janvier 2016, Najib Razak a néanmoins été lavé de tout soupçon de corruption par le nouveau procureur général de Malaisie Mohamed Apandi Ali. Quel chef d'État, ailleurs dans le monde, pourrait survivre politiquement à des malversations d'une telle ampleur ? *Malaysia Boleh !*

Rien ne semblait capable de calmer l'ardeur de la nouvelle idylle entre Kuala Lumpur et Washington, pas même l'enquête du Département américain de la Justice dans le scandale 1MDB, annoncée en juin 2017. Trois mois plus tard, alors que le site Sarawak Report multipliait les révélations ahurissantes quant aux frasques financières gargantuesques du Premier ministre Najib, il fut reçu à la Maison-Blanche par le président Trump[42] et annonça la commande de 25 Boeing 737 et de 8 Boeing 787 pour Malaysia Airlines.

Le squelette dans le placard de l'amitié franco-malaise

Jusqu'à ce que le scandale 1MDB occupe le devant de la scène, c'est une autre affaire, dans laquelle la France joue un rôle important, qui hantait la vie politique de la Malaisie, et plus particulièrement celle du Premier ministre. Si le premier contrat militaire entre la France et la Malaisie portait sur des Exocet, au milieu des années 1980, la commande des sous-marins Scorpène français, finalisée en 2002, a marqué le début d'une nouvelle lune de miel entre les deux pays. Depuis, Najib Razak connaît bien la France, et la France le connaît bien. C'est lui, alors ministre de la Défense, qui a géré et signé le fameux contrat.

Celui-ci porte sur la livraison de trois sous-marins (deux Scorpène et un Agosta d'occasion) et sur la formation des équipages. Montant total : plus d'un milliard d'euros. Malaysia Airlines est directement concernée, car la France accepte, dans le lot du contrat militaire, d'augmenter la fréquence des vols Kuala-Paris de MAS, au grand dam d'Air France.

Malheureusement, l'affaire des Scorpène ne s'est pas terminée en 2002, ni même en 2015, avec la fin de la formation des équipages de sous-mariniers. Plusieurs années après la vente, des soupçons de commissions refont surface, si l'on peut dire. En 2006, une jeune et jolie interprète mongole, Altantuya Shaariibuu, qui a participé à un voyage à Paris avec son amant, Abdul Razak Baginda – analyste politique raffiné, ami intime de Najib Razak, qui avait servi d'intermédiaire dans la négociation des sous-marins –, est assassinée par balles. Son corps, attaché à un tronc d'arbre dans la jungle à proximité de la capitale, est réduit en bouillie à l'explosif C4[43]. Le scandale revient en France en 2009, quand l'ONG malaisienne Suaram, représentée par l'avocat William Bourdon, porte « plainte contre X » pour abus de biens sociaux, corruption active et passive. Le parquet de Paris ouvre une enquête en 2010. Mais le Premier ministre malaisien refuse d'être entendu par le juge français. Fin 2014, le scandale revient sur le devant de la scène malaisienne quand, nul ne sait par quel prodige, l'un des deux policiers jugés coupables de l'exécution (et donc condamnés à la pendaison) se retrouve en Australie et menace de dire qui lui a vraiment donné l'ordre de tuer. À Paris, l'affaire suit son cours, lent et fangeux comme celui de la rivière Klang[44].

Y a-t-il un lien entre les sous-marins français Scorpène, le scandale énorme de 1MDB et la disparition du vol MH370 ? Non, bien sûr. Si ce n'est qu'on retrouve le même homme aux manettes, ministre de la Défense à l'époque, et à présent Premier ministre et ministre des Finances ; si ce n'est aussi que cette disparition illustre des méthodes, un « style » dans la gestion du pays qui n'augure rien de bon en matière de transparence.

Les affaires n'ont pas cessé pour autant entre la France et la Malaisie. Tant s'en faut. Quatre A400M (avions de transport de troupes) sont commandés en 2005, douze hélicoptères de combat Eurocopter 725 Caracal en 2008[45]. Fin 2011, la DCNS (Direction des constructions

navales – Système et Services) décroche un nouveau contrat de plus de 2 milliards d'euros pour livrer à la Malaisie six frégates de combat Gowind (LGPV-LCS). Les relations franco-malaisiennes sont telles que, depuis 2014, le Comité stratégique de défense se réunit au niveau ministériel. À force de se voir une à deux fois par an, les deux ministres sont pratiquement des amis, à présent. Fin septembre 2015, le ministre français de la Défense Jean-Yves Le Drian se rend en Malaisie pour proposer dix-huit avions Rafale à son homologue malaisien, Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non ». À cette occasion, ce dernier doit démentir une nouvelle rumeur persistante : « Non, Kuala Lumpur ne s'intéresse pas à l'un des deux Mistral [bâtiments de projection et de commandement] que la France a renoncé à vendre à la Russie. » Tout va bien… Hishammuddin Hussein répétera d'ailleurs mot pour mot la formule de son homologue français : « Rafale oui ! Mistral non ! » L'appétit de la Malaisie pour les équipements militaires en fait donc un client « VVIP[46] » pour la France[47]. Cela peut-il expliquer la bienveillance muette avec laquelle la France a observé le grand cafouillage dans l'enquête menée par la Malaisie, alors même que quatre ressortissants français étaient concernés ? Le président Hollande a annoncé aux familles françaises qu'il a reçues le 4 septembre 2015 à l'Élysée, soit dix-huit mois après la disparition, qu'il avait l'intention d'aller en Malaisie en 2016. Ce serait une première historique.

Quand, au cours de mon séjour de mars 2014, je rencontre brièvement l'ambassadrice de France à Kuala Lumpur, Martine Dorance, dans son beau bureau d'angle qui donne sur les grands arbres du parc de l'ambassade, elle insiste sur le côté « exceptionnel » de cette situation, « que personne n'a jamais connue », presque mot pour mot l'argument des Malaisiens eux-mêmes. « Le Premier ministre est très angoissé de ne rien savoir », m'assure-t-elle. J'ai tout de même noté lors de cette interview un « au début, on s'est demandé si on nous cachait quelque chose ». Mais c'est la seule phrase un tant soit peu équivoque de notre diplomate, au milieu d'un discours essentiellement empathique, essentiellement diplomatique.

Au cours d'une interview du Premier ministre néo-zélandais Jim Bolger, réalisée en 1997, avant son voyage en France, celui-ci m'avait plus ou moins dit que, finalement, « grâce » à l'épisode du *Rainbow*

Warrior[48], la France et la Nouvelle-Zélande s'étaient considérablement rapprochées. Si on applique le même raisonnement aux casseroles des commissions du contrat Scorpène que partagent la France et la Malaisie, on peut comprendre que les deux pays entretiennent des liens plus complices qu'on ne le croit. Et dans ce genre d'affaires, il est parfois difficile de deviner qui tient vraiment qui.

Najib Razak, l'homme fort du moment

Ayant vécu les années 2000-2003 à Kuala Lumpur, et ayant rencontré quelques acteurs clés du contrat Scorpène, je m'étais peu à peu fait une idée assez sinistre du couple Najib Razak-Rosmah Mansor. Rosmah Mansor est un mauvais mélange de Cruella De Vill et d'Imelda Marcos. Elle collectionne les sacs Hermès les plus rares, avec un penchant irrésistible pour les modèles Birkin en crocodile. Je n'ai jamais rencontré un seul Malaisien qui soit capable d'en dire du bien, même s'ils sont nombreux à se souvenir du prix du diamant qu'elle aurait acheté en 2011 chez Jacob & Co à New York : 24 millions de dollars. Dans son autobiographie, publiée en 2013, Rosmah Mansor affirme toutefois avoir retourné la pierre en 2012. D'autres rumeurs la soupçonnent de pratiquer la magie noire. Un élu local avec lequel la conversation avait dérivé vers le couple Najib m'a un jour affirmé avec le plus grand sérieux avoir ressenti un terrible frisson lors d'une réception. En se retournant, il a constaté que Rosmah Mansor venait de passer derrière lui. La seule évocation de son nom suscite en général des grimaces explicites, de crainte ou de dégoût. Mais en dépit de l'impopularité de Rosmah, le couple tient bien serrées les rênes du pouvoir. Il sait faire taire ceux qui le menacent. Après avoir promis d'abolir l'ISA, loi qui autorise une garde à vue de deux ans, éternellement renouvelable, le Premier ministre a finalement fait voter de nouvelles lois encore plus liberticides, dignes d'un pays en état d'urgence. Quand je reviens en Malaisie pour un reportage, en novembre 2015, l'un de mes rendez-vous est annulé : mon interlocuteur est en prison. C'est l'avocat Matthias Chang, ancien conseiller du Premier ministre Mahathir, qui pourrait passer de longues années en prison sans que jamais son dossier soit examiné par un tribunal. J'apprendrai finalement sa libération sous

caution quelques semaines plus tard. Il se trouve que l'homme qui est en première ligne tout au long de la crise du MH370, le ministre « Non-Non », Hishammuddin Hussein, est le cousin germain du Premier ministre Najib Razak. C'est d'ailleurs la première fois que le ministre de la Défense malaisien porte simultanément le portefeuille des Transports. Avec ces deux casquettes, « Non-Non » a la haute main tant sur l'armée que sur l'aviation civile. Si l'on avait voulu verrouiller la chaîne d'informations, on n'aurait pu imaginer un dispositif plus au point. La manière dont le Premier ministre a réussi à survivre pendant aussi longtemps à un scandale de l'ampleur de 1MDB en dit long sur ses méthodes. Lorsque son numéro deux, Muyiddin Yassin, et le procureur du pays, Abdul Gani Patail, eurent l'audace de s'intéresser au dossier 1MDB, Najib se débarrassa des deux hommes, qui furent démis de leurs fonctions. Mais ils eurent la vie sauve. Début septembre 2015, peu après avoir posé des questions embarrassantes sur le scandale 1MDB, le vice-procureur, Anthony Kevin Morais, a été kidnappé dans sa voiture, alors qu'il se rendait au bureau. Son corps a été retrouvé dix jours plus tard dans un baril rempli de ciment, abandonné dans un marécage à proximité de la rivière Klang. Dans ce contexte, on comprend que certains aient des doutes sur les raisons du crash d'hélicoptère qui eut lieu en avril 2015 et qui causa la mort des six passagers à bord, notamment le secrétaire personnel du Premier ministre, ainsi que l'un de ses plus proches conseillers stratégiques, Jamaluddin Jarjis, « Tan Sri JJ » pour les intimes[49]. L'hélicoptère avait été affrété pour raccompagner les invités importants après le mariage de la fille du Premier ministre. J'ai entendu deux interprétations de cet accident. L'une consiste à faire remarquer que la Malaisie jouit d'une « tradition d'accidents d'hélicoptères de type politique ». L'autre affirme que la jeune maîtresse de « Tan Sri JJ » a fait un caprice en voulant rentrer malgré de mauvaises conditions météorologiques. L'appareil aurait heurté une ligne à haute tension dans un banc de brume… Le crash a donc été classé « accidentel » et l'enquête n'a jamais été rendue publique malgré l'importance dans la vie politique nationale d'au moins deux des victimes. Dans les mois et les années qui suivirent la perte du MH370, la Malaisie continua de fournir aux journaux des incidents glaçants et déprimants. Lors d'un nouveau séjour en Malaisie

en 2017, à l'occasion du troisième anniversaire de la perte du MH370, Kuala Lumpur était sous le choc de deux événements sinistres qui venaient juste d'avoir lieu. Le 13 février 2017, Kim Jung-nam, le demi-frère du leader nord-coréen, avait été assassiné au vu et au su de tous, dans le hall des départs de l'aéroport international, KLIA2. Le même jour, un pasteur était kidnappé dans sa voiture au cours d'une interception spectaculaire impliquant plusieurs vans noirs de modèle identique. L'opération captée par des caméras de surveillance n'a jamais été expliquée au public. Crime organisé, services secrets, police ? Dans les semaines suivantes, au moins cinq militants de diverses causes furent portés disparus dans des circonstances suspectes.

Une chose est sûre : si un seul homme en sait plus qu'aucun autre dans le pays, sur le MH370 comme sur tout le reste, c'est bien lui, le Premier ministre Najib Razak, qui restera au pouvoir jusqu'au scrutin historique de mai 2018. La Malaisie, hormis sa longue histoire avec la Chine, sa récente tocade pour les États-Unis, sa longue amitié mercantilo-militaire avec la France, son rapprochement avec Singapour, a également accordé quelques faveurs à l'Australie, lui permettant notamment de construire une énorme usine de terres rares (Lynas) au Kelantan, projet dont l'impact écologique serait catastrophique, selon ses opposants. Par ailleurs, de forts soupçons de pots-de-vin payés notamment au Premier ministre malaisien entourent les contrats obtenus par Securency et Note Printing Australia, deux filiales de la Banque centrale d'Australie, qui fabriquent des billets de banque en plastique[50]. Enfin, la Malaisie entretient d'excellentes relations avec les pays du golfe, pour lesquels elle est devenue une destination touristique prisée[51]. Chaque État a ainsi l'air d'avoir ses « petits arrangements » avec la Malaisie.

Étonnamment, dans les semaines qui suivent la disparition du vol MH370, cette lecture vaguement stratégique de l'événement est très en vogue dans les milieux les plus éduqués du pays, eux aussi totalement déconcertés par l'affaire. Personne n'est capable de la formuler précisément, mais cette idée que la Malaisie n'a aucune loyauté clairement établie semble présente de façon latente dans les tentatives d'explication que l'on formule devant moi. Je ne m'attendais pas du tout à ce genre d'intuition collective. Cela m'intrigue, même si je ne vois pas

ce que je peux en faire dans l'immédiat pour expliquer la disparition du Boeing 777. Car, objectivement et à première vue, il n'y a pas l'ombre d'un contentieux, ni économique, ni politique, ni militaire, suffisamment lourd pour qu'on imagine un lien avec la disparition de l'avion.

Pour Anwar Ibrahim, le mystère est le terreau idéal des rumeurs

Pendant mon premier reportage sur la perte du MH370 en mars 2014, j'ai aussi l'occasion de revoir et d'interviewer Anwar Ibrahim, le charismatique leader de l'opposition, ancien vice-Premier ministre, qui fut emprisonné de 1998 à 2004. Profitant de sa liberté provisoire, entre une nouvelle condamnation en appel, qui a eu lieu la veille du vol MH370, et l'examen de son dossier par la Cour fédérale, qui aura lieu en février 2015, Anwar Ibrahim estime que « cet événement triste et tragique a été aggravé par la manière dont il est géré ». Il trouve honteux que le gouvernement ait essayé de l'impliquer dans cette catastrophe en lui découvrant des liens familiaux éloignés, qu'il ne nie d'ailleurs pas, avec le commandant de bord. Dans son entourage, on soupçonne fortement APCO, l'Agence de communication du gouvernement, d'avoir mis en scène l'information selon laquelle le pilote, fou furieux du jugement rendu contre Anwar quelques heures avant le décollage de l'avion, aurait agi par vengeance en faisant disparaître son avion. Anwar Ibrahim est bien placé pour savoir que le pays dispose notamment de radars britanniques Marconi hypersophistiqués ; il était ministre des Finances quand la commande a été passée. Depuis, la Malaisie a également acquis des radars de dernière génération, des Thales Raytheon GM400. Positionnés à Kuantan et Kota Bahru (côte est) ainsi qu'à Butterworth (côte ouest), ces radars n'ont pas pu manquer le MH370 quand il a effectué la route décrite par les autorités. Anwar Ibrahim ne peut pas croire qu'aucun radar militaire n'ait vu un avion de cette taille « survoler cinq États malaisiens sans la moindre permission de vol ». « S'ils l'ont vu, pourquoi n'ont-ils rien fait ? Nous avons des procédures selon lesquelles nous devons intervenir en trois minutes dans ce genre de situation. Et s'ils ne l'ont pas vu, malgré tous les équipements dont nous disposons, mon pays a un

sérieux problème de sécurité nationale ! » lance-t-il. Il accuse le gouvernement d'avoir manqué à son devoir et trouve scandaleux qu'on ait laissé la Chine et le Vietnam effectuer des recherches aussi coûteuses que futiles, pendant neuf jours, dans une zone où le gouvernement malaisien savait, dit-on maintenant, que l'avion n'était pas. Quant au fait que la liste complète du fret chargé à bord n'ait toujours pas été rendue publique, il trouve cela tout simplement aberrant.

« Rien de tel que le mystère pour propager les rumeurs », constate Anwar Ibrahim. À bientôt soixante-dix ans, son prochain séjour en prison va, de droit comme de fait, le priver de tout espoir de diriger un jour le pays. Il est toutefois de ces hommes politiques qui savent qu'il ne faut jamais dire « jamais ». D'ailleurs, par un incroyable retournement de situation, le poste de Premier ministre et la liberté lui furent finalement promis quatre ans plus tard par son ancien mentor devenu son pire ennemi et redevenu son sauveur, Mahathir, en échange d'une alliance qui permit de détrôner du pouvoir l'UMNO, le parti en place depuis l'indépendance, lors du scrutin historique de mai 2018.

Pendant que j'enquête tant bien que mal à Kuala Lumpur sur cette étrange affaire, à Londres, les scientifiques d'Inmarsat ont affiné leurs calculs. Ils n'avaient pas encore fait usage des informations portant sur la fréquence des pings. Or, « les deux options de route, nord ou sud, étaient tellement différentes que les informations sur la fréquence devaient permettre d'en éliminer une », indique Chris Ashton, l'un des chercheurs d'Inmarsat[52]. « On s'y est repris à plusieurs reprises sur ces calculs. Et on a abandonné. On ne parvenait pas à obtenir une corrélation acceptable entre les données que nos calculs prévoyaient et les données reçues par le signal. » Jusqu'à ce que, soudain, « très tard, un vendredi soir », les scientifiques trouvent une solution. Inmarsat parvint ainsi, au terme de calculs « jamais tentés auparavant », à une conclusion probante pour éliminer la route nord. Il ne reste donc que la route sud. Les ingénieurs transmettent sans attendre leur théorie à la Malaisie. « Notre excitation a à peine duré le temps de réaliser ce que cela signifiait pour les gens à bord… », ajoute Chris Ashton dans le documentaire de la BBC.

Le scénario du pire, un crash en pleine mer sans aucun espoir de survivants, est finalement annoncé le lundi 24 mars au soir par le

Premier ministre, Najib Razak, dans un communiqué télévisé. « Des représentants de l'AAIB m'ont expliqué ce soir que, grâce à de nouveaux calculs sur les données déjà récoltées, ils ont pu établir que le MH370 a pris la route sud. » Le Premier ministre Najib Razak affirme alors solennellement qu'Inmarsat et le Bureau d'enquête des accidents d'avion britannique (AAIB) ont conclu « au-delà de tout doute raisonnable » que l'avion s'est abîmé au beau milieu de l'océan Indien, « à l'ouest de Perth » (Australie-Occidentale). Bien que Najib Razak ne parle ni de crash ni de morts, il ajoute néanmoins, comme pour couper court à tout espoir : « C'est un endroit très isolé, loin de toute zone possible d'atterrissage. C'est donc avec beaucoup de tristesse et un profond regret que je vous annonce que le vol MH370 s'est terminé dans le sud de l'océan Indien. »

Les familles sont prévenues par un texto : « Malaysia Airlines regrette profondément d'être dans l'obligation de supposer au-delà de tout doute raisonnable que le MH370 a été perdu et que personne à bord n'a survécu. » Bien que la majorité des passagers soient chinois, le message n'est envoyé qu'en anglais.

Pour les familles, c'est un nouveau coup de poignard. Elles sont priées d'accepter que leurs proches soient déclarés perdus à jamais sur la simple foi de savants calculs mathématiques, quasi invérifiables, et sans que rien de tangible, pas un lambeau de siège ni un morceau de carlingue, ait apporté un semblant de preuve à cette thèse. Effroi et consternation pour tous. Doute et méfiance pour la plupart. « Nous ne savons pas comment, nous ne savons pas pourquoi cette tragédie a eu lieu », constate, totalement dépité, Ahmad Jauhari Yahya, chef des opérations de Malaysia Airlines.

Mardi 25 mars, les panneaux qui étaient apparus spontanément un peu partout dans Kuala Lumpur, invitant chacun à prier pour les passagers du vol MH370, cèdent progressivement la place à des messages de condoléances. Nombre de quotidiens, qui ont consacré leur une à cette affaire tous les jours sans exception depuis dix-sept jours, affichent leur deuil par des bandeaux noirs ou des unes assombries. En référence aux derniers mots transmis par le pilote ou le copilote du vol, le quotidien pro-gouvernemental *New Straits Times* titre : « *Good Night MH370* ».

Même si les familles ne veulent pas et ne peuvent pas l'entendre, à partir du 24 mars 2014, les 239 personnes du vol MH370 sont considérées comme ensevelies à jamais, quelque part au plus profond de l'océan Indien.

À vrai dire, à cette étape de la crise, après plus de quinze jours totalement chaotiques, la confusion est à son paroxysme. En fait, la Malaisie semble tellement dépassée par les événements que les centaines de journalistes rassemblés à Kuala Lumpur sont au bord d'une crise de nerfs collective. Tout le monde s'accorde à dire que n'importe quel pays aurait mieux géré cette affaire que la Malaisie. Étant donné que depuis le 17 mars, c'est l'Australie qui a endossé le maillot de « responsable des opérations de secours et de recherches » dans l'hémisphère Sud, il semble assez naturel qu'elle élargisse à présent ses responsabilités et prenne la direction de toute l'opération de recherches qui se concentre désormais sur la zone définie par Inmarsat et l'AAIB. Avec une petite tape sur l'épaule, la Malaisie est discrètement sortie du terrain des opérations de recherches, tout en restant responsable de l'enquête. Invité de la célèbre émission de télévision « Good Morning America », Stephen Ganyard, un ancien officier de marine américain, déclare : « La bonne nouvelle, c'est de voir les Australiens et le NTSB prendre la direction de cette enquête. On a vu beaucoup d'incohérences de la part des autorités malaisiennes pendant toute la semaine ; leurs déclarations n'étaient pas cohérentes. Mais maintenant, on a des "vrais pros" en poste et, franchement, on en est au premier jour de l'enquête, puisqu'on a des gens qui savent enfin comment s'y prendre[53]. »

Tout le monde espère surtout que l'on va enfin commencer à y voir clair.

---

28. Kuala Lumpur City Centre est le nom du quartier de Kuala Lumpur situé autour des tours jumelles Petronas.

29. Vladimir Volkoff, *Petite Histoire de la désinformation*, Éditions du Rocher, 1999.

30. Le site lanceur d'alerte Sarawak Report, basé à Londres, a été bloqué en Malaisie en juillet 2015.

31. Le magazine économique *The Edge* a perdu sa licence en juillet 2015.

32. Internal Security Act, remplacé en 2012 puis en 2015 par une série de nouvelles lois encore plus liberticides.

33. Le 4 décembre 1977, le vol MH653, un Boeing 737 qui ralliait Penang à Kuala Lumpur avec 93 passagers et 7 membres d'équipage a été détourné dans des circonstances non éclaircies et s'est écrasé en tentant d'atterrir.

34. En 2015, 6 000 employés, sur environ 20 000, seront licenciés.

35. En avril 2016, le nouveau CEO Christoph Mueller déclare à Associated Press que « MAS est un navire qui prend l'eau d'un peu partout ». Deux semaines plus tard, il annonce son intention de quitter l'entreprise. Son remplaçant, Peter Bellew, ne reste en poste qu'un an, jusqu'en octobre 2017, pour être remplacé par Izham Ismail, ancien chef des opérations de la compagnie.

36. Selon un tweet émis par le MHiste @KeyserSquishy le 1er avril 2014, l'emplacement donné pour le vol MH370 à 2 h 22 coinciderait en fait parfaitement avec le vol UAE343 sur la route N571 et non celui du vol SIA68 sur la route P268.

37. La Malaisie a encore fréquemment recours aux titres de noblesse : *datuk*, *dato*, *datin*, *tan sri*.

38. Les échanges USA-ASEAN ont eu lieu à Kuala Lumpur les 21 et 22 novembre 2015.

39. Les Malaisiens sont très friands de records en tout genre et ont lancé leur propre *Livre des records* en 1995.

40. Simon Clark et Tom Wright, « Investigators Believe Money Flowed to Malaysian Leader Najib's Accounts Amid 1MDB Probe », *Wall Street Journal*, 2 juillet 2015.

41. « His Highness the Fake Sheikh! - We Expose Najib's Mystery "Donor"! », Sarawak Report, 6 octobre 2015.

42. Marc Landler, « Trump Welcomes Najib Razak, the Malaysian Leader, as President, and Owner of a Fine Hotel », *New York Times*, 12 septembre 2017.

43. C'est le journaliste français Arnaud Dubus qui a révélé les détails du meurtre : « Un cadavre très dérangeant », *Libération*, 5 mars 2009.

44. La rivière Klang traverse Kuala Lumpur et se jette dans le détroit de Malacca.

45. Ce contrat a été gelé à cause de contraintes budgétaires, puis relancé en 2011.

46. Very Very Important Person : terminologie fréquente en Malaisie pour désigner les personnes « très très importantes ».

47. La Malaisie est le sixième plus gros client en équipements de défense de la France, juste derrière les États-Unis, et devant le Royaume-Uni.

48. Tentative ratée de sabotage clandestin du bateau de Greenpeace qui partait en campagne contre les essais nucléaires français dans le Pacifique, organisée en juillet 1985 dans le port d'Auckland par les services secrets français, qui fit un mort.

49. Tan Sri Jamaluddin Jarjis fut notamment ambassadeur à Washington (2009-2012).

50. Wikileaks a révélé en juillet 2014 que l'Australie avait imposé une interdiction de publier quoi que ce soit sur cette affaire.

51. En Malaisie comme dans le golfe Persique, c'est l'islam sunnite qui est pratiqué.

52. « Where Is Flight MH370? », BBC Two Hoziron, diffusé le 17 juin 2014.

53. Cité dans le rapport indépendant de Brock McEwen, « Time to Investigate the Investigators », 16 janvier 2015, disponible sur crikey.com.au.

4

L'AUSTRALIE PREND LES CHOSES EN MAIN

Suite à l'annonce du 24 mars 2014, qui désigne, « au-delà de tout doute raisonnable », l'océan Indien comme la destination finale du MH370, le déploiement de navires et d'avions qui cherchaient tous azimuts la trace du Boeing perdu, depuis les eaux chaudes du golfe de Thaïlande jusqu'aux plaines arides du Kazakhstan, s'interrompt. L'attention du monde entier se redirige alors exclusivement sur le « corridor sud », dans le sud-est de l'océan Indien, au large des côtes australiennes, conformément aux informations livrées par les ingénieurs d'Inmarsat. L'effort de recherche peut se recentrer ; un recentrage tout relatif, la zone à explorer restant immense. Dans un premier temps, les recherches de surface, en quête de débris de l'avion, vont couvrir plusieurs centaines de milliers de kilomètres carrés ; elles seront suivies de recherches sous-marines, pour retrouver l'épave et les boîtes noires au fond de l'océan.

Le 31 mars, la Malaisie accepte formellement la proposition de l'Australie, déjà responsable des recherches aériennes et maritimes dans sa zone officielle de secours et de recherches depuis le 17 mars, de prendre la direction de ladite « plus vaste opération de secours et de recherches de tous les temps ». Juridiquement, l'Australie n'a aucune obligation de prendre ces recherches en charge, et encore moins à sa charge. La responsabilité qui lui incombe dans cette région en matière de « SAR[54] » ne concerne que la recherche et le sauvetage des personnes, mais pas les recherches d'épaves ou de débris. « C'est un acte de citoyenneté internationale de la part de l'Australie », explique son Premier ministre, Tony Abbott. Il répète volontiers que l'Australie « est le pays dans la zone maritime duquel l'avion est tombé », même si en

réalité, à 2 000 kilomètres de ses côtes, il ne s'agit en rien de la « zone maritime » de l'Australie. Ce soudain élan philanthropique de l'Australie, qui a perdu six citoyens dans le vol, surprend. Pendant la période où j'ai été « correspondante régionale dans le Pacifique Sud » pour *Le Monde*, basée à Sydney (Australie) puis à Auckland (Nouvelle-Zélande), j'ai couvert plusieurs naufrages spectaculaires[55]. Ces récits de survie dans une mer sans pitié restent parmi les exploits humains les plus exceptionnels qu'il m'ait été donné de raconter. Mais je me souviens aussi des polémiques que le coût de ces sauvetages ne manquait jamais de susciter. Ces opérations de secours ponctuelles étaient pourtant négligeables du point de vue de leur coût et des moyens déployés, si on les compare aux recherches pour retrouver l'épave du MH370, lesquelles se chiffrent dès les premières estimations en dizaines de millions de dollars.

D'ailleurs, tout le monde ne partage pas l'enthousiasme des Américains quant au professionnalisme des Australiens en matière d'enquête d'accidents d'avion, et encore moins en matière de recherches sous-marines. Que l'Australie ait pris en charge la coordination des recherches de surface dans sa zone de « SAR » tombe sous le sens. Mais qu'elle reste responsable de l'étape suivante a surpris et intrigué nombre de spécialistes. « J'ai été franchement déconcertée par le choix des Australiens pour mener la recherche sous-marine de l'épave », m'affirme la journaliste et enquêtrice de crashs aériens Christine Negroni lorsque je la rencontre en 2016 à Hong Kong, avant la présentation de son livre *Crash Detectives* au FCC (Foreign Correspondents' Club), le club des correspondants étrangers. Il faut dire qu'à l'époque, l'ATSB n'était pas encore remis de son affligeante performance dans une autre enquête, celle du vol Pel-Air Westwing qui s'était écrasé sur la côte de l'île de Norfolk, le 18 novembre 2009.

Une fois les défauts de l'enquête mis au jour par un documentaire, l'affaire devint un scandale national[56]. Finalement, le gouvernement australien fit appel au bureau d'enquête du Canada, le Canadian Transport Bureau, pour examiner les méthodes et les procédures du bureau australien, l'ATSB. Le 1er décembre 2014, les Canadiens publièrent à leur tour un rapport accablant pour l'ATSB. Mais à ce moment-là, l'ATSB était bel et bien engagé pour gérer le

dossier MH370 et il était trop tard pour remettre en cause son expertise ou sa légitimité dans la tâche. « J'ai eu l'impression que les Australiens, et notamment le patron de l'ATSB, Martin Dolan, avaient très envie de devenir les héros qui allaient résoudre l'énigme du mystère le plus fascinant de l'histoire de l'aviation civile. Dans une interview que j'ai faite avec lui, Dolan m'a dit avec enthousiasme que coordonner ces recherches était l'accomplissement d'une carrière », indique Christine Negroni. Publiquement humilié, l'ATSB a-t-il vu dans ce challenge l'opportunité de redorer son blason et de faire oublier la honte passée ? Cela semble plausible. Quels que soient les véritables motifs de son engagement de bon citoyen du monde, l'Australie s'impose, avec la bénédiction et les encouragements américains, comme le maître du jeu pour la partie « recherches ». Les Malaisiens sont ainsi soulagés de cette responsabilité. Mais ont-ils vraiment eu le choix ?

C'est le très décoré Angus Houston, ancien chef d'état-major des armées australiennes, la fine fleur de ce que l'armée peut produire de plus exemplaire, qui est nommé à la tête de cette mission et qui va diriger le centre de coordination *ad hoc*, le JACC[57]. Il n'a jamais été confronté ni à des enquêtes sur des accidents d'avions civils ni à des recherches sous-marines, mais il a très bonne réputation.

La zone d'opérations est hostile, isolée et impitoyable. Des vagues de dix à douze mètres n'y sont pas rares en hiver. « Personne n'aime aller par-là. On est à peu près sûr de trinquer », m'avoue un officier de la marine française, familier des redoutables latitudes sud, que leur réputation précède : les « quarantièmes rugissants », « cinquantièmes furieux », « soixantièmes hurlants »… En outre, les conditions météorologiques vont se détériorer : fin mars, c'est déjà l'automne dans l'hémisphère Sud. Mais puisque les « vrais pros » sont aux commandes, les résultats devraient vite tomber. L'objectif avéré des recherches est de localiser puis de récupérer les deux « boîtes noires » de l'avion – qui sont en réalité de couleur orange. L'une contient les enregistrements des deux dernières heures de voix dans le cockpit[58] ; l'autre, toutes les données techniques de l'avion[59]. Toutes deux sont équipées d'une balise, un petit cylindre alimenté par une batterie au lithium de la taille d'une pile D, qui émet, dans un rayon maximum de 2000 mètres et pendant un mois à partir de son déclenchement au contact de l'eau, un ultrason inaudible à

l'oreille humaine, lequel dit, comme le ping d'Inmarsat : « Je suis là », à qui peut l'entendre. Ce ping-ci est identifiable à sa fréquence de 37,5 kHz et à sa périodicité fixe d'une seconde entre chaque signal.

Après les pings d'Inmarsat qui, à leur insu, transportaient à travers l'espace les indices de la destination finale du vol MH370, on cherche à présent les pings des boîtes noires qui devraient, eux, permettre de comprendre ce qui s'est passé à bord, depuis le *« Good night, Malaysian 370 »*. Ces nouveaux pings se diffusent, eux, depuis l'eau pure et glaciale des abysses, à des profondeurs où il n'y a quasiment plus la moindre faune sous-marine mais où règne simplement un silence absolu, dans une obscurité totale… Pourtant, bien avant d'en arriver à l'épave et aux explications que livreront les boîtes noires, ce à quoi aspirent les familles comme le public du monde entier, happés par le mystère de cette disparition, c'est d'abord une certitude sur le sort de l'avion perdu et de ses 239 passagers. On voudrait voir une preuve, une preuve quelconque, mais une preuve tangible, convaincante, irréfutable que l'avion est vraiment tombé là où le dernier ping d'Inmarsat dit qu'il est tombé.

La Chine, la Malaisie, le Japon, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni, les États-Unis, la Corée et la Nouvelle-Zélande envoient une quinzaine de navires et autant d'avions pour participer à cet effort pour retrouver en surface des traces de l'avion.

L'expertise française : la référence

Dès que s'est dessinée la possibilité que l'avion soit tombé en mer, et encore plus depuis que l'option de l'océan Indien a été confirmée, l'expérience du BEA dans l'opération de localisation puis de récupération de l'épave de l'A330 d'Air France du vol AF447 Rio-Paris, tombé au large du Brésil le 1er juin 2009, est devenue la référence absolue pour les Malaisiens. Les *« French experts »* sont régulièrement cités au cours des points presse quotidiens.

Le succès du BEA dans l'opération AF447 est doublement utile aux autorités malaisiennes. D'une part, ce succès justifie l'espoir de retrouver un jour, même au plus profond de l'océan, les boîtes noires du MH370, dans des conditions géographiques comparables, très loin des

côtes et à plusieurs kilomètres de profondeur. Cela permet de penser : *Puisque cela a déjà été fait, c'est faisable.* D'autre part, l'exemple de l'AF447 sert aussi à rappeler aux impatients qu'il a fallu près de deux ans[60] aux Français ; on est donc dans un exercice de longue haleine.

Du fait de cette expertise tant prisée, Jean-Paul Troadec, ancien directeur du BEA et chef de la délégation en mission à Kuala Lumpur, est poursuivi par les journalistes de la sortie de son hôtel à sa voiture, ce qui l'irrite passablement. Contre toute attente, j'apprends toutefois qu'il a accepté ma demande d'interview pour *Le Monde*, certainement grâce à l'appui de l'ambassade de France.

L'homme est de prime abord assez austère. Il semble méfiant. Les journalistes ne doivent pas figurer très haut dans son estime, encore moins depuis qu'ils le harcèlent. Polytechnicien diplômé de l'École nationale de l'aviation civile, pilote et parachutiste, Jean-Paul Troadec est également marin. Il connaît bien et la mer et le ciel.

« Personne n'imaginerait commencer des recherches sous-marines avec une telle incertitude sur la position de l'avion. Il faut avant tout retrouver des débris et les identifier formellement comme venant de l'avion. Les débris repérés jusqu'à présent [par satellite ou par avion] peuvent très bien venir de navires – l'océan est une poubelle – et de très loin – on est dans les tourbillons du gyre de l'océan Indien », me dit-il d'entrée de jeu, sans savoir que c'est pourtant exactement ce que vont faire les Australiens quelques jours plus tard. Il faudra ensuite déterminer le point d'origine de ces débris d'avion par des calculs de dérive liée aux vents et aux courants. Et la marge d'incertitude augmente très rapidement au rythme des jours qui passent.

Pour le scientifique français, il ne fait aucun doute que « ce n'est qu'une fois que cette zone d'impact aura été raisonnablement délimitée que les recherches sous-marines pourront démarrer ». À vrai dire, aussi difficile qu'ait pu sembler la recherche de l'AF447, son cercle d'incertitude n'était que de cinq minutes de vol à partir de la dernière transmission ACARS[61]. « Au moins, nous, on savait qu'il était là ! » note Jean-Paul Troadec.

« Dans la situation du MH370, on n'a pas de dernier point de communication. Tout juste une ligne de route probable… » Les

recherches vont en effet se concentrer le long d'un arc de 60 à 80 kilomètres de large, mais d'environ 4 000 kilomètres de long, allant du 16e au 38e degré sud.

Au cours des recherches pour retrouver l'épave de l'AF447, en même temps que les bateaux cherchaient à récupérer les débris et la cinquantaine de corps qui flottaient en surface, deux « détecteurs de pings tractés » (*towed ping locator*, TPL ou encore *pinger*) ont été utilisés pour détecter les signaux émis par les balises des boîtes noires. Le TPL, ce chasseur de pings, est conçu comme un mini-planeur sous-marin. Il ressemble à une petite raie manta jaune vif. Il doit être remorqué lentement, à environ 2 000 mètres de profondeur. L'exercice est délicat. Le bateau fait alors de très longues passes sur la zone délimitée. Les habitués parlent de « passer la tondeuse » ; à ce détail près que le câble qui le tracte est long de 6 kilomètres… « La seule manœuvre de demi-tour avec une traîne de près de 6 000 mètres de câble prend plusieurs heures », raconte Jean-Paul Troadec.

« Quand la période d'émission des pingers sera passée, un mois, à quelques jours près, ce seront des sonars tractés qui exploreront les fonds plats ou en pente douce, et sur les fonds accidentés, il faudra envoyer des sonars installés sur des sous-marins autonomes (appelés AUV, Autonomous Underwater Vehicles), ou sans doute les deux à la fois, ajoute Jean-Paul Troadec. Au bout de vingt heures, l'AUV refait surface, alerte le bateau de sa position GPS. On va le chercher, on décharge les données (des "images sonar" que seuls des yeux experts sont capables d'exploiter), et on le renvoie. Si on voit quelque chose d'anormal, on le renvoie au même endroit et cette fois on lui fait prendre de vraies photos. »

Étonnamment, alors que les Malaisiens semblent placer une grande confiance dans l'expertise française, le patron des recherches australiennes, Angus Houston, se trompe fréquemment quand il cite l'exemple de l'AF447. Pour la profondeur de l'épave de l'AF447, il dit qu'elle était « à 3 000 mètres[62] », au lieu de 3 900 mètres[63]. Il indique aussi que les premiers débris de l'AF447 furent localisés en vingt-quatre heures, alors qu'il fallut six jours[64]. Le ministre australien des

Transports se trompe quant à lui lorsqu'il affirme que la récupération des débris de l'AF447 en surface était terminée avant que celle du MH370 n'ait commencé[65]. Pourquoi tant d'erreurs dans le discours des « vrais professionnels » ? Comme pour la Malaisie, on se pose déjà la question : incompétence ou désinformation délibérée ?

Tout le monde oublie en revanche de mentionner que lors des recherches de l'AF447, les détecteurs de pings sont passés deux fois à proximité de l'épave, les 22 et 23 juin 2009, sans rien capter. Ce qui a jeté un doute sérieux sur l'efficacité de ces balises. La technique n'est pas infaillible.

La course contre la montre des trente premiers jours et les images satellite de débris

Mais pour l'heure, le public place de grands espoirs dans toute cette technologie. Il est urgent de l'utiliser ! La course contre la montre dans la chasse aux pings a commencé le 8 mars, car la durée de vie garantie de la batterie de la balise émettrice des boîtes noires n'est que de trente jours à partir du crash[66]. En fait, dès que l'option sud a été envisagée, c'est-à-dire dès le 15 mars, nombre de pays ont réglé, sans le faire savoir publiquement, leurs satellites sur cette partie du monde. À plusieurs reprises, des objets compatibles avec des débris de Boeing 777 ont été repérés.

Après les premiers clichés fournis par l'Australie le 16 mars, qui montrent un objet de 24 mètres (43 'S, 90 'E), ce qui est plus large que le plus grand modèle de conteneurs, et un autre de 5 mètres (44 'S, 91 'E) à 2 300 kilomètres au sud-ouest des côtes australiennes, le satellite chinois Gaofen-1 capte à son tour un objet, de 22 mètres, à une soixantaine de kilomètres de là (44 'S, 90 'E). Le 20 mars, la France fournit elle aussi des images, prises par Terra SAR-X et par les satellites Pléiades 1-A et 1-B. À la différence des satellites géostationnaires d'Inmarsat, ces satellites d'observation de la Terre tournent sur des orbites polaires, à une altitude de 600 à 700 kilomètres, avec une période de révolution d'environ quatre-vingt-dix minutes. Ils repassent donc au-dessus du même endroit de la planète vingt-quatre heures plus tard.

Certaines des images fournies par Airbus et par la France sont interprétées par la Malaisie[67], d'autres sont livrées pré-analysées. Elles montrent également un champ de débris assez concentré dans la même zone. « Le temps qu'un satellite soit envoyé sur zone, qu'il fasse des images, que des analystes soient mobilisés pour les interpréter, il est normal que cela prenne quelques jours », m'indique un contact qui a participé à l'opération française. Enfin, le 24 mars, des images thaïlandaises montrent près de trois cents objets flottants à une centaine de kilomètres des objets repérés par les satellites français. Néo-Zélandais passionné par le sujet, Simon Gunson a récapitulé sur un site Google[68] toutes les images satellite liées aux recherches de l'avion. Simon Gunson a également conservé la capture d'écran d'une annonce de la télévision CCTV datant du 24 mars, qui montre l'étude de rétro-dérive[69] des trois objets vus par le satellite chinois et en déduit la zone d'impact probable.

Pour lui, le fait que l'on retrouve dans la même zone deux objets de taille compatible avec celle d'une aile de Boeing 777 et des centaines de débris à proximité aurait dû faire de ce secteur une zone à explorer en priorité absolue, qu'elle soit ou non quelques degrés plus au sud que la fin de l'arc indiqué par les calculs d'Inmarsat.

C'est pourtant l'inverse qui se produit. D'après Simon Gunson, « les autorités malaisiennes ont réagi à l'étude chinoise en publiant une nouvelle estimation du vol […] qui rendait impossible un point d'impact aussi loin dans le sud (entre 43 ' et 45 'S et 86 ' et 89 'E) ». Cela invalidait de fait la crédibilité des images chinoises. En conséquence, aucun navire n'a jamais été envoyé sur cette zone, qui comptait pourtant la plus forte concentration de débris repérés par les satellites de trois pays différents. Simon Gunson a toujours réfuté l'argument selon lequel il n'y aurait pas eu de débris. D'après lui, il y en a eu. Mais pour des raisons qu'il ne s'explique pas, les recherches de surface ont tout fait pour les éviter.

Le bluff : stratégie de communication du Premier ministre australien

Il n'est pas facile pour les médias, et encore moins pour le public, de suivre ces recherches. La zone est vaste et quasi virtuelle, puisqu'elle ne se définit que par des coordonnées longitude-latitude, lesquelles peuvent sembler abstraites même à qui a joué, petit, à la bataille navale : « A4-B5, touché, A4-B6, à l'eau. » En images, rien ne ressemble plus à une journée de recherches dans l'océan Indien qu'une autre journée de recherches dans l'océan Indien, même à 1 000 kilomètres plus au nord ou au sud de la zone précédente. C'est toujours la même mer bleu-gris, parfois ondulée d'une houle basse et lisse, parfois agitée de hautes vagues déferlantes. Plus que le déplacement des navires ou le changement des zones de recherches, on retient donc surtout les annonces. Et en matière d'annonces, l'Australie se surpasse.

Dès le 19 mars 2014, le Premier ministre australien, Tony Abbott, a évoqué des « informations nouvelles et crédibles » à la suite du repérage par satellite de larges objets. Il a même briefé les députés, décrivant d'obscurs objets, l'un « gris ou vert, et rond », l'autre « orange et rectangulaire », et leur assurant qu'il s'agissait là de « la meilleure piste que nous ayons pour le moment ». Trois avions, un Poséidon de la marine américaine, un Orion australien, ainsi qu'un Orion japonais, sont dépêchés sur zone. Tout le monde revient bredouille. Et l'on ne saura jamais vraiment en quoi ces morceaux flottants non identifiés et sans aucune spécificité de débris d'avion représentaient des « informations nouvelles et crédibles » et méritaient une annonce du Premier ministre au Parlement. Ce fut le premier flop d'une longue série.

Deux jours plus tard, le 22 mars, un avion repère une palette de bois entourée de sangles de différentes couleurs mais ne la prend pas en photo. Un Orion néo-zélandais va vérifier. Il ne trouve plus rien[70]. Les fausses alertes se succèdent… Il est vrai que, comme le rappelait Jean-Paul Troadec, l'océan est une poubelle. On y retrouve toutes sortes de choses. Et pourtant, toujours rien qui puisse appartenir de près ou de loin au MH370, à sa cargaison ou à ses passagers.

Le 31 mars, le Premier ministre australien se rend sur la base aérienne de Pearce, au nord de Perth, qui sert de Q.G. aux opérations de recherches aériennes. Il remercie les 550 pilotes et personnels de vol mobilisés pour l'opération. Les vols durent généralement dix à douze

heures, dont plus de la moitié sert à se rendre sur zone et à en revenir. Les recherches maritimes occupent par ailleurs plus d'un millier de marins. On interroge le Premier ministre sur son degré de confiance dans le succès de cette mission. Tony Abbott répond : « Les meilleurs cerveaux de la planète s'attellent à cette tâche. Le summum de notre maîtrise technologique est mis à contribution. Si ce mystère peut être percé, nous le percerons. » Le ministre australien des Transports, Warren Truss, en profite pour rappeler que la boîte noire est une invention australienne[71] et que l'ATSB dispose d'une expertise unique pour exploiter, le jour venu, les données contenues dans ces enregistreurs. On se projette déjà, très habilement, dans la résolution de l'énigme.

Le 3 avril, le Premier ministre malaisien Najib Razak vient à son tour rendre hommage à cet effort multinational mené sous l'égide de l'Australie. La flottille s'élargit de jour en jour. On annonce l'arrivée de six navires chinois, dont un navire d'exploration polaire. Le Royaume-Uni envoie son sous-marin nucléaire le HMS *Tireless*. Outre l'*Ocean Shield*, la marine australienne déploie trois bâtiments, le HMAS *Success*, le HMAS *Perth* et le HMAS *Toowoomba.*

Pourtant, malgré ces centaines de patrouilles aériennes et les nombreux navires qui sillonnent la zone, on ne trouve toujours pas la moindre trace concrète du MH370 en surface…

Ouverture de la chasse aux pings : la stratégie du coup de chance et de l'image

Quand l'impressionnant bâtiment de soutien de la marine australienne, l'*Ocean Shield*, appareille de Perth, fin mars, avec sa rutilante coque rouge de 110 mètres de long, sa grue, sa plateforme pour hélicoptères et tous les équipements nécessaires de recherches sous-marines à bord, il ne reste plus que onze jours avant que les balises ne cessent d'émettre. En comptant quatre jours de mer pour arriver sur zone, il lui en restera sept pour trouver. Sept jours… Et encore, si seulement le bateau savait où chercher ! Mais sept jours avec comme secteur d'exploration plusieurs dizaines de milliers de kilomètres carrés d'océan… Objectivement, avec une estimation aussi vague du point

d'impact de l'avion en mer, et aucun débris retrouvé en surface, la probabilité de tomber sur le ping des boîtes noires est, au mieux, infime. Personne ne le dit. Tout le monde s'accorde à faire semblant de croire en cette mission impossible.

Qu'à cela ne tienne, malgré l'absence totale du moindre indice concret qui confirmerait que l'on cherche au bon endroit, les recherches acoustiques sous-marines pour traquer les pings commencent. À présent, la durée d'émission des batteries des boîtes noires n'est plus que de quatre jours ; autant « tenter sa chance » et mettre à l'eau le chasseur de pings à partir de l'*Ocean Shield.* Quand bien même cela n'a aucune chance d'aboutir, on va montrer de l'action. Offrir de l'image aux télévisions qui en redemandent.

Procédant de la même « stratégie du coup de chance », certains avions ont déjà largué, au cours de leurs patrouilles de repérage aérien, des dizaines de petites bouées équipées de sonars, par-ci par-là, dans les zones de recherches. À chaque bouée est attaché un sonar réglé pour entendre la fréquence des pings des boîtes noires, qui descend à 1 000 pieds (305 mètres) sous l'eau et retransmet ce qu'il détecte à l'avion en survol. Au bout de quelques jours, ces bouées coulent. Parmi les centaines de petits sonars ainsi mis à l'eau, un seul détectera un jour un bruit : celui d'un cargo croisant dans les parages.

Mais le détecteur de pings tracté par l'*Ocean Shield* crée la surprise : à peine mis à l'eau par l'équipe spécialisée de l'US Navy qui est à bord avec son engin, il capte des pings. Et il n'est pas le seul. Le bateau chinois aussi, pourtant localisé à des centaines de kilomètres de l'*Ocean Shield*. Ces nouvelles sont tellement bonnes qu'elles méritent un communiqué nocturne, dans la nuit du 5 au 6 avril. Le centre de coordination, le JACC, confirme alors que le navire chinois, le *Haixun01*, et le bâtiment australien, l'*Ocean Shield*, ont tous deux capté des pings « aux caractéristiques conformes aux pings des boîtes noires ». Il ne précise ni leur fréquence ni leur cadence. Angus Houston entoure son discours de prudence et appelle les médias à en faire autant. Il annonce néanmoins que la frégate britannique HMS *Echo*, mieux équipée pour analyser les pings captés que le bateau chinois, a mis le cap sur la zone des deux pings chinois, alors que l'*Ocean Shield* explore ses propres « événements acoustiques ». « En plus de cela, j'ai eu la

confirmation d'une série d'objets flottants blancs à environ 90 kilomètres de l'endroit des pings [chinois]. » Il indique aussi qu'une correction réalisée par l'équipe d'enquête dans les calculs du satellite laisse penser qu'il faudrait repartir plus au sud au sein de la zone de recherches. Malgré l'incompatibilité de ces informations, qui s'excluent pratiquement toutes les unes les autres, l'excitation continue dans les jours qui suivent. « Appelez cela le triomphe de la science ou une chance incroyable, mais au cours de sa première traîne, l'*Ocean Shield* a capté une solide série de pings ! » entend-on sur CNN le 8 avril.

Le mercredi 9 avril, Angus Houston annonce que l'*Ocean Shield*, qui avait déjà identifié deux pings aux spécificités correspondant à ceux des boîtes noires le samedi 5 avril, a à nouveau capté deux autres pings, le mardi 8 avril, à 16 h 27 et 22 h 17. On dispose donc désormais de quatre pings comme indices. On entre toutefois dans les « prolongations » de l'exercice, puisque techniquement les boîtes noires vont cesser d'émettre autour du 8 avril.

Le 11 avril, le Premier ministre australien, Tony Abbott, en voyage en Chine, se déclare subitement « très confiant » dans le fait que la boîte noire du MH370 ait été repérée. « Nous pensons avec confiance connaître la localisation de la boîte noire, à quelques kilomètres près », déclare-t-il de Shanghai. Quel choc pour les familles ! Il ajoute : « La zone de recherches a pu être considérablement restreinte parce que nous avons eu une série de détections, certaines pendant une période soutenue. » Angus Houston, à qui l'on demande de corroborer les informations du Premier ministre, est bien en peine de confirmer qu'il y ait eu le moindre progrès significatif depuis plusieurs jours… Mais, en bon militaire, soucieux de ne pas désavouer son Premier ministre, il déclare tout de même : « Je suis à présent optimiste [quant au fait] que nous allons trouver l'avion, ou du moins ce qu'il en reste, dans un avenir pas trop lointain. » La BBC estime que « l'humeur dans l'équipe de recherches australiennes n'a jamais été aussi positive ».

Le 14 avril, Angus Houston annonce un « nouveau développement » : l'*Ocean Shield* a repéré une petite nappe de pétrole à la surface de la mer, à cinq kilomètres sous le vent du navire. Est-ce un indice du lieu du crash du MH370 ? Pourtant, si le MH370 s'est écrasé là où on le cherche, c'est qu'il était arrivé au bout de ses réserves de carburant. Et

quand bien même il se serait écrasé avec un reste de kérosène en soute, ce militaire chevronné pense-t-il vraiment que l'on pourrait en retrouver une « nappe » à la surface de la mer, trente-huit jours plus tard ? Pourquoi, dès lors, donner de telles informations, aussi inutiles que trompeuses, même en mentionnant que « le liquide prélevé doit encore être analysé » ?

Ce jour-là, Angus Houston annonce surtout que, sur la base des quatre pings détectés par l'*Ocean Shield* une semaine auparavant, les recherches vont passer à la deuxième étape sous-marine : la mise à l'eau du sous-marin autonome *Bluefin-21*. Il faut aller voir de plus près la source de ces pings. « Il y a eu un signal en particulier qui a été analysé de très près et qui était un signal très fort. Très fort, oui, et qui avait toutes les caractéristiques pour être émis par un objet de fabrication humaine. Les caractéristiques de sa transmission étaient très très semblables à celles de la balise d'une boîte noire […]. Donc, sur la base de ces quatre pings, nos experts qui les ont tous examinés ont établi l'endroit le plus probable pour retrouver l'épave et les boîtes noires », déclare Angus Houston à un journaliste chinois de l'agence Xinhua[72]. Il ajoute, au cours de la même conférence de presse : « J'ai grand espoir de trouver quelque chose. »

Boîte noire ou requin blanc ?

Pendant que l'euphorie se propage par chaînes télévisées interposées, les rares scientifiques à travers le monde vraiment familiers des recherches sous-marines sont ahuris. « Je suis allé près de quinze fois sur le plateau de CNN pour essayer de leur faire comprendre qu'il n'y avait strictement aucune chance que ces pings soient ceux du MH370 », m'affirme Paul-Henri Nargeolet, l'un des chercheurs d'épaves les plus respectés au monde. Ancien officier de marine, plongeur-démineur, il a dirigé six expéditions sur l'épave du *Titanic*[73] à partir de 1986, et une partie des recherches de l'AF447, en 2010. En 1979, il avait récupéré l'épave du DHC5 Buffalo qui avait raté la piste d'atterrissage de Dakar, avec le Premier ministre mauritanien à bord. Plusieurs années plus tard, en Méditerranée, il a remonté des morceaux du DC9 de la « tragédie d'Ustica », coupé en deux par un missile non identifié en 1980… Et

encore, je n'ai de toute évidence eu droit qu'à un échantillon de ses innombrables aventures sous-marines au cours de notre premier échange téléphonique qui dure plus de trois heures, entre les deux côtes de l'Atlantique. Son diagnostic de l'opération australienne est au bas mot préoccupant : « Je connais les gens de la marine américaine qui étaient à bord [de l'*Ocean Shield*], ils sont incapables de faire des erreurs aussi grossières. Mais ce sont les "porte-parole" qui ont communiqué. Un ping de 33 kHz ou même de 35 kHz ne peut pas devenir un ping de 37,5 kHz, ni à cause de la pression ni à cause de l'affaiblissement des batteries comme je l'ai entendu expliquer, cela n'a aucun sens. La fréquence d'un pinger peut varier de plus ou moins 1 kHz à la construction, mais ensuite elle ne varie pas et certainement pas en fonction de l'immersion. Heureusement, d'ailleurs, que les pingers émettent la même fréquence de la surface à 6 000 mètres, sinon on ne pourrait plus travailler ! » commente le plongeur. Au-delà de 6 000 mètres, les pingers n'émettent tout simplement plus, car la pression les a détruits.

« Quant aux Chinois, d'après les images que j'ai vues, les appareils qu'ils ont mis à l'eau à partir de leur Zodiac sont des boîtiers Edgerton, de la société Benthos, une technologie faite pour être utilisée par des plongeurs. Ce type de détecteur a une portée de quelques centaines de mètres à l'horizontale et encore inférieure en profondeur ! Il n'y avait donc strictement aucune chance que ces appareils entendent les pings des boîtes noires à plusieurs milliers de mètres de profondeur… »

En fait, on trouve désormais une grande variété de pings dans l'univers marin : les pêcheurs mettent des pingers sur leurs filets, qui servent d'épouvantail sonore pour éloigner phoques ou dauphins. Les biologistes marins ont également fréquemment recours aux pingers pour traquer certains grands animaux, tortues, baleines, requins, pingouins… Or, les pings détectés par l'*Ocean Shield* ont plusieurs gros défauts. D'abord, on l'a compris, ils n'ont pas la bonne fréquence. Au lieu de 37,5 kHz (qui peut éventuellement varier de 1 kHz), les pings enregistrés par la petite raie manta jaune de l'*Ocean Shield* sont de 27 kHz et de 33,3 kHz. La fréquence est la caractéristique la plus élémentaire d'un ping : si ce n'est pas la bonne fréquence, c'est que ce n'est pas le bon ping. Ce seul indice aurait dû suffire à éliminer tous les

pings captés par l'*Ocean Shield* avant même de transmettre l'information à l'équipe à terre, qui l'a immédiatement retransmise à la Terre entière. Autre erreur élémentaire, le premier ping a été entendu à 300 mètres sous l'eau. D'après le commandant américain Mark Matthews, à bord de l'*Ocean Shield* pour assurer les opérations liées au TPL, le détecteur doit pourtant être à moins de 2 000 mètres de la boîte noire pour capter le ping émis. Avec des profondeurs marines d'environ 4 500 mètres à cet endroit, un ping capté à 300 mètres de profondeur ne pouvait en aucun cas provenir du fond et aurait donc dû être doublement, immédiatement exclu : mauvaise fréquence et mauvaise localisation ! Sachant que la portée des balises émettrices des boîtes noires est limitée à environ 2 000 mètres, souvent beaucoup moins, que penser alors d'un autre ping que le navire, en mouvement, a réussi à capter pendant deux heures et vingt minutes ? Les boîtes noires se seraient-elles soudain animées afin de suivre la petite raie manta jaune ? On pourrait se croire dans un conte fantastique si l'on n'était pas dans « la plus grande opération de recherches de tous les temps », menée par « les plus brillants cerveaux de la planète ». Au moins dans le cas d'un ping capté longuement par la frégate HMS *Echo*, quelqu'un finit par comprendre que ce n'était qu'un écho du bateau qui le tractait.

Enfin, comment expliquer la distance de 10 à 14 kilomètres entre les quatre pings captés ? Il y aurait finalement quatre boîtes noires, tombées à 10 kilomètres les unes des autres ? Dans le cas de l'AF447, la plupart des débris étaient dispersés sur une zone de 600 mètres par 200 mètres, à 3 900 mètres de profondeur. Les objets les plus lourds avaient coulé à pic et les autres n'avaient qu'assez peu dévié dans leur chute. Beaucoup étaient d'ailleurs facilement identifiables et relativement bien conservés. Il restait aussi une centaine de corps. Il est de toute évidence hautement improbable que les boîtes noires du MH370 soient distantes de plusieurs kilomètres sur le sous-sol marin. Tout cela, conclut Paul-Henri Nargeolet, est « du grand n'importe quoi ».

Cependant, CNN, en pleine ivresse des grandes profondeurs, sert du ping australien « 24-7 », comme on dit dans le métier, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, et ignore les messages de mise en garde et de prudence qu'elle reçoit des rares personnes qui connaissent vraiment le sujet. La langue anglaise a une formule *ad hoc*

pour ce genre de situations, où les médias doivent arbitrer entre l'histoire vraie et l'histoire qui va bien marcher : *Never let the truth get in the way of a good story* « Ne laissez jamais la vérité gâcher une bonne histoire ! »

William Meacham, ancien professeur d'archéologie à l'université de Hong Kong, s'est passionné pour cette recherche. Il a tenté d'alerter CNN sur le fait que la chaîne se fourvoyait gravement en accréditant aussi aveuglément ces pings australiens comme ceux des boîtes noires du MH370. Il a lui-même recensé les animaux marins porteurs de pingers susceptibles d'être dans la zone des recherches et il y a trouvé quatre-vingt-six tortues caouannes, trente tortues à dos plat, trente tortues imbriquées, quatorze tortues vertes, sept baleines à bosse et cinq dugongs. À l'époque, l'un de ses confrères à l'université avait aussi mentionné un grand requin blanc, porteur d'un pinger à 36 kHz, qui avait traversé tout l'océan Indien, depuis l'Afrique du Sud jusqu'à la côte ouest de l'Australie. Les Australiens auraient-ils confondu le ping d'un requin blanc avec celui d'une boîte noire ? Cela aurait fait un bon titre d'article…

Pourtant, les doutes de quelques cassandres, aussi professionnels soient-ils, sont vite oubliés, chassés par l'intervention du spécialiste-expert suivant. La concurrence est dure dans le petit secteur spécialisé des intervenants en opérations sous-marines. Tout le monde sait que de gros contrats vont sortir tôt ou tard pour la suite des recherches du MH370. Même une sommité du secteur, qui affirme en privé « n'avoir pas rencontré un seul scientifique qui croie un seul instant à la validité de ces pings », entre assez gracieusement dans la danse d'enthousiasme qui entoure les pings australiens quand il se retrouve sur le plateau de CNN. Affirmer de but en blanc que ces pings n'ont rien à voir avec l'avion serait un mauvais début pour qui espère décrocher un contrat de consultant ou d'opérateur avec l'Australie.

La rhétorique officielle australienne ne se laisse en rien ébranler par ces remises en cause. Elle passe en force. C'est la mentalité du *too big to fail*[74] ! « Ces pings sont notre seule et meilleure piste. Nous devons la suivre », martèle-t-on sans ciller. Le 15 avril, le sous-marin autonome *Bluefin-21* est donc mis à l'eau comme prévu. L'opération tourne court. Le *Bluefin-21* ne peut pas descendre suffisamment profond

pour l'endroit où on l'envoie. Les images qu'il rapporte n'ont donc aucun intérêt. Peu importe, on va le remettre à l'eau un peu plus loin, en espérant que les fonds seront moins profonds à proximité du ping suivant. *The show must go on !* On a perdu depuis longtemps le décompte des flops…

Le 19 avril, le ministre malaisien Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non », alimente à son tour le mythe des pings. Il affirme de Kuala Lumpur que les prochaines quarante-huit heures vont être « cruciales ». « Cruciales » ? En quoi ? Comment ? Et puis, non, non, en fait, plus rien : plus de pings, et encore moins de boîtes noires ou d'épave du MH370.

Malgré ces doses intensives de bluff institutionnel, dispensé par les plus hautes autorités des États australien et malaisien, le doute finit tout de même par s'installer. Au fil des semaines, la formidable mission australienne, criblée de flops successifs, menace de virer à la débâcle. D'ailleurs, les recherches changent plusieurs fois de secteur, sans explications claires. Seuls quelques observateurs aussi acharnés qu'attentifs, dont je vais découvrir l'existence plus tard, s'en rendent compte et s'en alarment.

Le 24 avril, le sous-marin britannique HMS *Tireless* (l'Infatigable) fait ses adieux à l'Australie. Ses marins sont épuisés. « La tâche a été éprouvante, déclare son commandant, Hywel Griffiths. Tout en surmontant les pires conditions de mer jamais éprouvées par mon équipage, nous avons cherché [sur] 7 000 milles nautiques carrés [13 000 kilomètres carrés] en seize jours. Je suis très fier de mes hommes[75]. »

Fin de la première campagne, annonce de la suite des opérations

Le 28 avril, trois semaines après les derniers pings, le Premier ministre australien jette l'éponge de la chasse aux pings… Il regrette de n'avoir rien trouvé, mais il affirme que c'est sans doute la recherche maritime « la plus difficile de l'histoire de l'humanité ». C'était déjà la plus vaste, c'est à présent la plus difficile. Et c'est officiel, puisque c'est le Premier

ministre qui l'a déclaré. « On s'est concentrés sur les meilleures pistes dont on disposait », assure-t-il. (Je visualise le grand requin blanc qui déclenche l'alerte en passant sous la petite raie manta jaune métallique…)

Il estime désormais « hautement improbable que l'on retrouve un jour le moindre débris en surface ». « Cinquante-deux jours après le crash, la plupart des débris seront gorgés d'eau et auront coulé », ajoute Tony Abbott. Le Premier ministre australien annonce donc que des recherches d'un nouveau type vont commencer, sous-traitées à des entreprises spécialisées. L'appel d'offres sera lancé prochainement. L'hiver va imposer une pause aux recherches. Il conclut en invoquant le mythe du mystère : « Ceci est un mystère extraordinaire. Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour le résoudre. »

Le lendemain, Hishammuddin Hussein renchérit : « Le fait que l'on n'ait toujours pas trouvé le MH370 illustre la complexité et la difficulté de cette opération de recherches. » C'est connu : un mauvais résultat prouve qu'une épreuve est difficile. Tout comme un bon résultat prouve qu'une épreuve est facile. Encore un merveilleux exemple de ce que l'on pourrait appeler un sophisme « à la malaisienne ». Quand, fin mai 2014, Michael Dean, directeur adjoint de l'Ingénierie océanographique au sein de la marine américaine, a déclaré sur CNN que tout le monde était à présent d'accord sur le fait que ces pings ne venaient pas des boîtes noires, le porte-parole de la US Navy est intervenu quelques heures plus tard sur la même chaîne pour qualifier les commentaires de Michael Dean de « prématurés et spéculatifs ». Il fallait, semble-t-il, faire durer le mythe encore un peu.

À vrai dire, les nouvelles prometteuses vont continuer de tomber par la suite, à un rythme moins soutenu. Elles sont toujours aussi trompeuses. Mi-septembre 2014, le JACC annoncera avoir trouvé « cinquante-huit objets durs ». Le nouveau ministre malaisien des Transports, Liow Tiong Lai, indique : « Il va maintenant falloir déployer nos équipements sur les fonds sous-marins pour vérifier si ces objets appartiennent à l'épave du MH370, à d'autres épaves ou ne sont que des rochers. » Encore une fois, il s'agit d'entretenir l'illusion ou de

maintenir en vie l'espoir moribond, dans ce mystère qui date déjà de six mois.

Au cours de son voyage à Perth fin octobre 2014, Hishammuddin rajoute une couche à l'optimisme surréaliste qui semble entourer la recherche sous-marine. Il déclare avec assurance : « Sur la base de la technologie à laquelle on a fait appel et en considérant que l'on est en train de chercher au bon endroit, on peut être optimiste à 99,9 %. » En fait, il n'y a rien de faux dans ce que dit « Non-Non », puisqu'il a pris la précaution de préciser : « Si l'on cherche au bon endroit… »

Mais les autorités se rendent-elles seulement compte de l'effet désastreux qu'ont ces annonces depuis le 8 mars, systématiquement fausses, sur les familles des disparus ?

À chaque fois que j'ai rencontré certains membres des familles, à Kuala Lumpur, Pékin, Hong Kong, Paris ou Melbourne, leur détresse m'a semblé s'être aggravée, par leur impossibilité de faire le deuil de cette affaire et peut-être au moins autant par leur impression que les autorités les menaient en bateau.

À la fin de cette première phase de recherches (mars-avril 2014), l'heure est au bilan. Début mai, une réunion tripartite, Australie-Malaisie-Chine, a lieu à Canberra. L'Australie fait état de 334 patrouilles aériennes, 3 137 heures de repérage aérien, 10 avions civils, 19 avions militaires, 14 navires engagés. L'émissaire chinois énumère pour sa part la mise à contribution de 21 satellites, de 18 navires dont 8 avec hélicoptères, et de 5 avions, qui ont couvert au total une zone de 1,5 million de kilomètres carrés. La Chine a sollicité l'aide de 68 navires marchands et de 20 bateaux de pêcheurs sous pavillon chinois qui traversaient la zone de recherches… Et malgré tout cela, pas le moindre signe du MH370 en surface. Y aurait-il un problème ?

« On retrouve tout dans la mer. La mer ne garde pas. Et si on retrouve des débris, on retrouvera l'avion », m'avait assuré, péremptoire, au tout début de cette affaire un officier de marine occidental. On se souvient notamment du corps d'Éric Tabarly, récupéré en mer d'Irlande par des pêcheurs, près de quarante jours après sa chute à l'eau[76].

Warren Truss annonce alors deux efforts simultanés pour la suite des opérations : premièrement, définir une zone de recherches prioritaire, ce

qui sera chose faite fin juin, après calculs affinés ou révisés d'après les données Inmarsat ; deuxièmement, passer des contrats avec des opérateurs privés pour faire les recherches sous-marines dans la zone identifiée. Il mentionne que les équipements nécessaires disponibles de par le monde se comptent sur les doigts d'une main. Ce sont à peu près les mêmes machines que celles que m'avait décrites Jean-Paul Troadec : des sonars tractés qui peuvent couvrir des bandes plus ou moins larges de terrain et des sous-marins autonomes pour explorer les zones au relief plus accidenté.

En attendant la mise en œuvre de cette seconde phase de recherches, qui doit commencer en août, un navire chinois, le *Zhu Kezhen*, et un navire engagé par l'Australie, le *Fugro Equator*, font une reconnaissance cartographique (bathymétrique) sur une première zone de 60 000 kilomètres carrés, jugée prioritaire par l'ATSB, le Bureau australien de la sécurité des transports. « On n'imagine pas traîner un sonar haute définition au bout d'un câble de 9 000 mètres sur des fonds dont on ne connaît pas les reliefs », explique Paul-Henri Nargeolet. Pour la suite, la société hollandaise Fugro sera sélectionnée. Un second navire, le *Fugro Discovery*, viendra rejoindre le *Fugro Equator* sur place. Et à partir du 21 septembre 2014, la compagnie pétrolière nationale de Malaisie, Petronas, enverra son bateau, le *Go Phoenix* (qui fait habituellement de l'exploration pétrolière), rejoindre la petite flottille spécialisée qui scanne les fonds sous-marins en quête du MH370.

Que penser de cet énorme cafouillage ?

Finalement, si l'on s'en tient à ce premier épisode de recherches dans l'océan Indien, l'Australie n'a pas grand-chose à envier à la Malaisie dans l'art du cafouillage et de la désinformation, délibérée ou accidentelle. Que cet avion soit « quelque part par-là » ou pas, le choix d'ignorer plusieurs champs de débris vus par satellite, l'énorme fiasco des pings, les changements intempestifs et inexpliqués de zones de recherches, l'évolution opportuniste du discours officiel, cousu de déclarations totalement infondées, n'ont aucunement fait montre du « vrai professionnalisme » promis.

Pour les rares personnes capables de décrypter cet épisode, cela s'apparente à un spectacle donné dans le but de montrer que « l'on s'agite en haute mer » plutôt qu'à une recherche scientifique digne de ce nom, menée dans le but de retrouver l'épave du MH370.

Que les « cerveaux extraordinaires et la technologie extraordinaire » dont parlait le Premier ministre australien en début d'exercice aient prétendu confondre des pings de filets de pêche ou de requins blancs avec des pings de boîtes noires suffit à décrédibiliser « au-delà de tout doute raisonnable » le sérieux de l'intervention australienne. Mais au seuil de l'été 2014, quand l'hiver austral commence, il semble encore légitime de donner aux recherches australiennes une seconde chance.

Symboliquement, le JACC déménage. Début mai, il quitte Perth et s'installe à Canberra, à 6 000 kilomètres du théâtre des opérations, mais tout près du pouvoir politique. En juillet 2014, Angus Houston sera nommé envoyé spécial de l'Australie en Ukraine sur le dossier MH17. Et en janvier 2015 il sera anobli[77], notamment pour sa contribution « exceptionnelle » aux opérations de recherches du MH370. Par la suite, en Australie comme en Malaisie, ce seront essentiellement les ministres, voire les Premiers ministres, et non les experts de l'aviation civile, qui s'exprimeront sur cette affaire, contrairement aux règles prévues à cet effet[78], recommandant que les enquêtes d'accidents d'aviation civile soient gérées « en toute indépendance ». J'ai appris qu'en Malaisie aussi, à son grand dam, le département de l'aviation civile s'était vu déposséder du dossier MH370, géré par les ministres. « Quand les politiques commencent à intervenir, c'est le mélange des genres assuré », me dira un familier des enquêtes d'aviation.

Pourquoi cette recherche du MH370 est-elle gérée au plus haut niveau politique des États ? Cet avion n'était-il pas un avion d'une compagnie aérienne commerciale avec des civils à bord ? Sans qu'aucune raison officielle soit donnée, partout, le dossier est classé « sensible ». Est-ce un indice ? Si le MH370 avait été un accident « normal », les experts de toutes les parties impliquées, y compris Boeing et Rolls-Royce, auraient été parties prenantes. Les politiques, de ministres à Premiers ministres et présidents, auraient simplement été tenus au courant et auraient communiqué de temps en temps. Mais la disparition du vol MH370 a

été immédiatement et constamment gérée par les politiciens. Ce n'est pas anodin.

La mise en place de l'Independent Group, l'« IG »

C'est à peu près à cette période-là qu'une poignée de savants, attirés par l'énigme scientifique exceptionnelle qu'offrent les calculs d'Inmarsat, refusent de s'aligner et d'agréer les conclusions officielles avant de les avoir comprises et, en l'occurrence, corrigées. Ce groupe d'experts bénévoles et passionnés va tenter de faire parler ces données plus sibyllines que des hiéroglyphes. Il s'agit pour eux de soulager les familles mais aussi de résoudre « le plus grand mystère de l'histoire de l'aviation ».

Les fameux pings d'Inmarsat, sur lesquels s'est basée la version officielle, reposaient sur de très importantes suppositions, concernant principalement la vitesse et l'altitude du MH370, pour lesquelles aucune preuve n'existe. Ce ne sont que des hypothèses de travail. Il suffit de changer un seul paramètre pour que la route supposée de l'avion change radicalement. Les pings n'offraient en fait qu'une vague zone de fin de vol. Il va sans dire qu'à la moindre erreur sur la trajectoire du ping céleste, même d'un quantième de degré, à 36 000 kilomètres de la Terre, le point d'impact de l'avion dans la mer peut changer considérablement. Il sera de toute façon impossible à 99,99 % du public de comprendre ces calculs et leur logique, sans parler des théorèmes ou dans certains cas des lois statistiques auxquels ils se réfèrent.

Mais pour ces quelques mathématiciens, astrophysiciens, physiciens nucléaires, informaticiens, souvent accessoirement pilotes, le défi est formidable. Ils commencent à discuter entre eux de ces calculs et de la localisation des recherches qui en découlent. Ils échangent d'abord sur le blog de l'astrophysicien britannique Duncan Steel, consultant pour la NASA, qui a écrit plusieurs livres et des dizaines d'articles dont il est parfois difficile de deviner le sujet à la seule lecture du titre. Duncan Steel a découvert quelques étoiles « secondaires » et une planète porte même son nom. Ce groupe impromptu de dix-sept cerveaux, anglo-saxons pour la plupart, devient vite un authentique laboratoire

scientifique de très haut niveau, avec des théories qui se forment et que d'autres testent ou contestent.

« Au début, ce n'était qu'une chaîne d'e-mails. Et puis, au bout d'un moment, quand quelqu'un a voulu publier quelque chose, il a proposé que l'on s'appelle l'"Independent group", ou "IG" », se souvient le journaliste américain spécialisé en aviation Jeff Wise. Le principe de ce groupe est de travailler collectivement mais en se répartissant les tâches : « Certains membres de ce groupe ont une capacité ahurissante à moudre des grands nombres et à résoudre des équations impossibles, mais aussi à aller dénicher des informations hyperspécialisées au plus profond de bases de données insoupçonnées. Au début, quelqu'un avait trouvé un tableau des performances du Boeing 777-200ER, exactement le modèle du vol MH370, mais cela a été rejeté, car c'était avec des moteurs General Electric et non Rolls-Royce (comme pour le vol MH370)… C'est dire le sérieux de ce forum », m'explique Jeff Wise.

J'avais joint Duncan Steel la première fois, fin 2014, pour lui poser des questions sur la carte des radars civils et militaires dans la zone traversée par l'avion. Je voulais aussi lui faire part de ma perplexité quant à la fiabilité des calculs cyclopéens autour de ces pings despotes qui avaient imposé leur vérité au monde entier… Au lieu de me rassurer, Duncan Steel m'avait expliqué que les calculs étaient nettement plus compliqués que ce que j'avais compris. D'abord parce que l'inclinaison du satellite d'Inmarsat 3F-1, qui oscille de part et d'autre de l'équateur, est plus forte que la normale depuis quelque temps, parce que le satellite arrive en fin de vie et commence donc à être à court du carburant qui sert à le stabiliser. J'apprends qu'outre ses deux ailes couvertes de panneaux solaires, le satellite dispose de petits moteurs qui permettent de le stabiliser. Quand le satellite est déployé, il est équipé de réserves de carburant et de comburant[79].

Ensuite parce qu'Inmarsat, qui avait commencé ses activités avec des bases terrestres dans l'hémisphère Nord seulement, n'a jamais pris la peine de mettre à jour son software « erroné » pour le calcul de la position de la base terrestre de Perth, en latitudes « négatives » (32 'S). Mais il avait tout de même ajouté, serein : « Tout cela est finalement pris en compte assez précisément. » Proche de ce groupe sans en faire partie, Brock McEwen, un Canadien, va s'acharner pour sa part à mettre en

défaut la logique de l'exercice australien. Il va harceler sans relâche l'ATSB, notamment à propos de l'absence d'explications cohérentes concernant les changements de zones de recherches, en particulier celui du 28 mars, quand soudain les recherches se sont déplacées de 1 100 kilomètres au nord-est de la zone explorée alors. En janvier 2015, il publie une analyse intitulée « Il est temps d'enquêter sur les enquêteurs. Une critique sans concession des principales décisions prises dans les recherches entre avril et novembre 2014 ». Il y met en avant toutes les incohérences des recherches australiennes.

Ensemble, ces scientifiques vont constituer la plus farouche contre-expertise possible des analyses des experts officiels. Ils réclament la totalité des données brutes Inmarsat, qu'ils n'obtiendront en réalité jamais. Ils relèvent des erreurs et proposent des correctifs à l'équipe officielle. Au point que leurs analyses finissent par être écoutées. Au bout de quelques mois, la zone de recherches sous-marines change conformément aux recommandations qu'ils ont émises. Pourtant, même là, toujours rien…

« L'absence de preuves [d'un crime] n'est pas la preuve de l'absence [du crime] », me dira Duncan Steel pour m'expliquer que ce n'est pas parce que l'on n'a pas retrouvé de débris, ni même l'avion, qu'il n'y a pas eu de débris ou que l'épave n'est pas au fond de l'océan. C'est pourtant le raisonnement de Jeff Wise, qui finit par se dire que si, au bout d'un an de vaines recherches, on ne retrouve pas l'avion, c'est peut-être tout simplement parce qu'il n'y est pas. Jeff Wise publie en ligne un livre intitulé *The Plane That Wasn't There*[80] (« L'avion qui n'était pas là »). Fondé sur le principe qu'une partie des données d'Inmarsat ne sont qu'un leurre, il propose un scénario dans lequel l'avion aurait en fait été détourné par les deux passagers ukrainiens vers le Kazakhstan, où il a identifié, à l'aide d'images satellite, un hangar souterrain susceptible d'avoir caché l'avion. Cela lui vaut d'être exclu de l'Independent Group, non sans quelques accolades de sympathie, notamment d'un ingénieur en physique nucléaire diplômé du MIT[81], Victor Iannello, qui m'avouera n'avoir jamais consacré autant d'heures de sa vie à un problème sans aboutir à une solution satisfaisante. Mais la règle de l'IG est de s'en tenir strictement aux données scientifiques disponibles. Sur ces entrefaites, le blog de référence de la communauté des passionnés par

cette disparition est transféré sur le site de Jeff Wise, quand Duncan Steel en a eu assez des excès et des délires de certains et a décidé de fermer le sien.

Les scientifiques savent pourtant que la nature a horreur du vide : en l'absence de preuves et de débris pour accréditer le crash du MH370 dans le sud de l'océan Indien, une multitude de théories, des plus intrigantes aux plus improbables, déferlèrent tant sur Internet que dans les conversations quotidiennes.

---

54. Search and Rescue : opérations de recherches et de secours.
55. Durant le Vendée Globe 1996-1997, le Français Raphael Dinelli puis le Britannique Tony Bullimore ont été sauvés *in extremis*, l'un par un autre concurrent, Pete Goss, l'autre par la marine australienne.
56. Le documentaire de l'émission d'enquête « Four Corners » diffusé en septembre 2012 sur la chaîne publique ABC suscita une enquête du Sénat. Dans son rapport, publié en mai 2013, le Sénat confirma les graves défauts et erreurs de l'enquête initiale de l'ATSB (qui accusait injustement le pilote). Le Sénat demanda que le rapport soit retiré et l'enquête refaite.
57. Joint Agency Coordination Centre (Centre australien de coordination des recherches).
58. Cockpit Voice Recorder, appelé couramment CVR.
59. Flight Data Recorder, appelé couramment FDR.
60. L'épave de l'AF447 a été retrouvée le 2 avril 2011, soit vingt-deux mois après le crash.
61. Soit un cercle de 75 kilomètres de rayon.
62. Conférence de presse du 14 avril 2014.
63. Rapport final « Accident survenu le 1er juin 2009 à l'Airbus A330-203 exploité par Air France, vol AF447 Rio de Janeiro-Paris », BEA, 5 juillet 2012.
64. Conférence de presse du 1er avril 2014.
65. Conférence de presse du 5 mai 2014. En fait, dans le cas de l'AF447, les premiers débris n'ont été retrouvés que le 6 juin 2009, soit cinq jours après le crash, et les recherches de surface ont duré jusqu'au 26 juin, soit vingt-cinq jours après le crash. Dans le cas du MH370, les recherches aériennes australiennes ont commencé le 16 mars 2014, soit huit jours après la perte de l'avion.
66. Le rapport d'enquête de l'AF447 a émis comme recommandations d'allonger la durée de vie des batteries des boîtes noires à quatre-vingt-dix jours et de les rendre flottantes.
67. Les images du satellite d'Airbus, Terra SAR-X, ont été traitées par l'agence malaisienne spécialisée, la MRSA, Malaysian Remote Sensing Agency.
68. https://sites.google.com/site/mh370debris/home/debris-images
69. Réalisée par l'Agence chinoise de météorologie marine (China National Marine Environmental Forecasting Center).
70. Déclaration de Mike Barton, chef du centre de coordination des secours de l'autorité maritime australienne, l'AMSA.
71. David Warren a inventé en 1985 la « boîte noire », initialement un seul objet.
72. Conférence de presse du 14 avril 2014, pour les médias chinois.
73. L'épave du *Titanic* a été trouvée en 1985 par une expédition franco-américaine (WHOI-IFREMER). Paul-Henri Nargeolet a rejoint l'IFREMER en 1986, notamment pour s'occuper des expéditions sur le *Titanic*.

74. Le principe du *« too big to fail »* (trop gros pour échouer) renvoie généralement à l'attitude qui consiste à maintenir en vie coûte que coûte une entreprise ou un projet non viable, car l'interrompre ferait plus de dégâts que de poursuivre.
75. « Royal Navy Withdraws HMS Tireless from Search for MH370 », BBC News, 25 avril 2014.
76. Éric Tabarly est tombé à la mer dans la nuit du 12 au 13 juin 1998. Son corps a été remonté par un filet de pêche au large des côtes irlandaises le 21 juillet 1998.
77. Le 26 janvier 2015, Angus Houston est fait chevalier de l'Ordre australien (Australian Knight, AK).
78. Annexe XIII « Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation » à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago.
79. Le comburant est une substance chimique qui permet la combustion d'un combustible. Dans l'espace, les moteurs à réaction sont alimentés à la fois en carburant et en comburant.
80. *Op.cit*.
81. Massachusetts Institute of Technology.

5

LES SCÉNARIOS ALTERNATIFS

Faute de récit cohérent de ce qui a pu se passer à bord du MH370 après sa disparition, des scénarios alternatifs ne tardent pas à apparaître. Partout dans le monde, des milliers de personnes se passionnent, littéralement, pour cette énigme. Autant leur donner un nom : les MHistes. Il y a bien sûr toutes sortes de MHistes : des MHistes savants, des MHistes amateurs, des MHistes modérés… Il y a aussi des MHistes illuminés ou radicaux, voire monomaniaques. Fin 2015, j'entends ainsi parler d'un « avocat américain » qui parcourt depuis plus d'un an la planète à la recherche de l'avion. Après avoir passé des années à chercher l'Arche perdue, il aurait désormais reporté toute sa volonté, toute son énergie et, j'imagine, une partie de ses économies sur la recherche du MH370. Il s'est déjà rendu dans l'Himalaya, aux Maldives, en Australie et à La Réunion. On trouve aussi des MHistes persuadés que le MH370 a été capturé par des extraterrestres. L'un d'eux m'avait annoncé que l'avion reviendrait « dans six mois ». On peut également voir la charte astrologique du MH370 sur un site spécialisé dans l'analyse astrologique des crimes (astrologyincrime.com). On y lit notamment : « Uranus/Neptune = Mercure en transit à 20 degrés d'Aquarius : ruses visant à confondre les esprits, bon sens requis. » Les astres ne pensaient pas si bien dire ! Certains numérologistes ont quant à eux remarqué que dans « MH370 », M était la lettre 13 de l'alphabet, H était la lettre 8. Or, 13 + 8 = 21, l'avion était un « triple 7 », et 3 × 7 = 21, comme dans « 370 », donc tout était écrit…

Au sein de cette nébuleuse des MHistes, sans règles ni frontières, la motivation des membres varie. Pour certains, comme les scientifiques de

l'Independent Group, résoudre l'énigme mathématique des données Inmarsat est l'un des plus grands défis intellectuels auxquels ils aient été confrontés. Pour d'autres, c'est un bon moyen de projeter des convictions, des coupables et des motifs déjà établis par ailleurs sur cet accident en quête de sens.

Pour beaucoup, dont je fais partie, il s'agit simplement de refuser l'absurdité d'une version officielle totalement anachronique au regard des technologies de notre époque, contraire au bon sens, incohérente si l'on tient compte des leçons tirées des accidents d'avion passés, bref de refuser ce que j'estime être une insulte à l'intelligence humaine.

De toutes les voix qui oseront questionner le récit officiel de cette disparition, celle de Tim Clark, le patron d'Emirates, la compagnie aérienne possédant la plus importante flotte de Boeing 777 au monde, est de loin la plus autorisée, la plus qualifiée et la moins politique. Dans une longue interview accordée au journaliste allemand Andreas Spaethm et publiée dans *Der Spiegel* en octobre 2014, il exprime sa frustration. « De toute l'histoire de l'aviation, à part Amelia Earhart en 1939, il n'y a pas eu un incident au-dessus de l'océan qui ne fût au moins à 5 ou 10 % traçable. Cet avion a disparu. Chez moi cela éveille des soupçons et je suis totalement insatisfait de ce qui est ressorti de tout cela. » Il constate encore : « Quand l'on pose un peu trop de questions sur ce sujet, on perçoit une certaine agressivité. Et plus les gens deviennent agressifs, plus je m'inquiète. »

Si l'on s'en tient à la version officielle, l'avion a été détourné de sa route à la suite d'un « acte délibéré » émanant de quelqu'un à bord de l'avion. Le but de l'opération était-il simplement d'empêcher l'avion d'arriver à Pékin ? Et si c'était pour l'empêcher d'arriver à Pékin, était-ce à cause de qui était à bord, ou à cause de ce qui se trouvait en soute ? À moins que la disparition « corps et âmes » du MH370 n'ait été l'objectif à atteindre ?

Au gré des mois d'enquête qui vont suivre, diverses informations étranges vont me parvenir, alimentant ces deux options : des personnes au profil inattendu à bord, des choses étranges dans la cargaison.

Au sujet des personnes suspectes à bord, une rumeur assez sophistiquée circule à Kuala Lumpur et sur Internet, et elle retient mon

attention tant je la trouve « au point », prête à être transformée en un superbe blockbuster. Il suffirait de changer la fin tragique et énigmatique de l'histoire vraie que l'on soupçonne au profit d'un happy end qu'un scénariste se chargerait d'inventer pour garantir au film un succès immédiat.

Freescale : le scénario James Bond

Parmi les 239 passagers, un groupe de vingt voyageurs, douze Malaisiens et huit Chinois travaillent pour la même société. Pas n'importe quelle société : Freescale (depuis rebaptisée NXP). Bien qu'inconnue du grand public, Freescale est une énorme multinationale américaine de semi-conducteurs, à la pointe et même à l'avant-garde du secteur. Elle est implantée dans une vingtaine de pays, dont la Chine, la Malaisie et la France. En Malaisie, Freescale est un nom relativement connu. Son logo s'affiche sur de grands panneaux publicitaires le long de l'autoroute de l'aéroport. Depuis 1972, l'entreprise occupe un terrain de huit hectares dans la banlieue de Kuala Lumpur : usine de production de puces électroniques et laboratoires d'essais.

Freescale est le numéro un mondial de la fabrication des microprocesseurs dans plusieurs secteurs de l'industrie, dont la défense et l'aérospatiale. Elle produit des puces destinées aux radars, des microcontrôleurs destinés aux missiles, et se dit spécialiste des radiofréquences et de la communication en situation de guerre. « Nos produits peuvent avoir des applications en aéronautique, radar, guerre électronique, guidage de missiles et systèmes d'identification amis ou ennemis (*Identification Friend or Foe*) », explique son site. « Freescale est incontournable pour la plupart des grands fabricants de ces matériels », m'indique un dirigeant chez ST (STMicroelectronics), l'un des concurrents de Freescale. En 2006, Freescale a été rachetée pour près de 18 milliards de dollars par les groupes financiers Blackstone et Carlyle. Ce fut à l'époque la plus grosse opération de rachat privé d'une société technologique[82].

Blackstone et Carlyle sont des empires aux ramifications tentaculaires à travers la planète. On ne pourrait être plus au cœur de la machine américaine : Carlyle est de notoriété publique très proche du « clan

Bush » et a eu, entre autres clients, le Saudi Binladin Group, qui appartient à la grande famille d'Arabie saoudite des Ben Laden. Quant à Blackstone, créée en 1985 par deux anciens de Lehman Brothers, c'est devenu l'une des plus importantes firmes d'investissements privés, dont le siège est sur Park Avenue à Manhattan. Fin 2015, Blackstone gère un portefeuille de 334 milliards de dollars. Lord Jacob Rothschild siège à l'un de ses conseils. Avec Freescale, on est donc à la fois à Wall Street (New York), au Pentagone (Washington, DC), et à Austin, dans le Texas, où l'entreprise a son berceau. C'est l'argent, le pouvoir politique et la technologie stratégique réunis au plus haut niveau.

Il se trouve que le 11 mars 2014, soit trois jours après la perte de l'avion, Freescale a déposé le brevet de fabrication d'une nouvelle technologie. Cette invention est consultable en ligne avec sa référence : US8671381.

Peu après la perte du MH370, l'un des vice-présidents de l'entreprise, Mitch Haws, déclare au sujet des vingt employés de Freescale qui étaient à bord : « Tous ces gens avaient beaucoup d'expérience et de background technique, ils étaient très importants. C'est assurément une perte pour l'entreprise[83]. » Il précise que c'était « des ingénieurs et experts divers ». Leur mission était de mettre en place de nouvelles procédures afin d'améliorer l'efficacité des usines de Kuala Lumpur et de Tianjin. Ils voyageaient tous en classe économique. J'ai rencontré Yuen Ying, l'épouse de l'un des ingénieurs malaisiens de Freescale. Il avait décidé de partir le vendredi soir « pour avoir le temps de visiter Pékin ». Les collègues chinois étaient venus à l'usine de Freescale en Malaisie la semaine précédente et c'était à présent au tour des Malaisiens de passer quelques jours sur le site de Freescale en Chine, à Tianjin.

Tout cela est avéré, vérifiable. Jusqu'ici, on est encore dans la réalité. Mais avec l'extraordinaire rumeur qui circule sur Internet, on bascule dans le scénario du blockbuster.

Internet nous apprend en effet que parmi les vingt employés du groupe qui étaient sur le vol, quatre étaient en fait copropriétaires du brevet de très haute importance stratégique et technologique qui devait être incessamment déposé. Si ces quatre coactionnaires à 20 % venaient à disparaître, le brevet deviendrait propriété à 100 % du dernier

coactionnaire, la société Freescale elle-même. Or, qui se cache derrière cette société aux affiliations douteuses ? Le milliardaire juif qui inspire une théorie conspirationniste sur deux : Jacob Rothschild en personne. Ce scénario expliquant que l'avion aurait été subtilisé et entièrement détruit pour que les États-Unis gardent la main sur l'entièreté d'un brevet d'une haute importance stratégique est très largement diffusé et discuté sur Internet. Il est même repris par la télévision nationale russe, Russia Today. Certes, il y a mieux comme gage de crédibilité, mais peu importe, l'histoire est formidable.

Elle a cependant trois défauts majeurs. D'abord, les inventeurs à l'origine d'un brevet n'en sont jamais copropriétaires. Tous les brevets inventés chez Freescale, comme dans toutes les grandes entreprises, deviennent forcément la propriété à 100 % de l'entreprise qui les a développés. Donc, avant même de rentrer dans les détails, le scénario de base n'est pas plausible. Ensuite, les noms des inventeurs qui figurent sur le brevet ne correspondent à aucun des noms des passagers chinois du vol MH370. Enfin, le fameux brevet US8671381 n'est en rien révolutionnaire : il porte sur l'optimisation du nombre de microprocesseurs que l'on peut graver sur un *wafer*[84]. Cette invention peut se traduire par une réduction des coûts de fabrication de 3 ou 4 % au mieux, en fin de chaîne. Certainement pas de quoi assassiner 239 personnes… Retour à la case départ. Si ce n'est pas pour permettre à Freescale et à Jacob Rothschild de mettre la main sur un brevet révolutionnaire, pourquoi donc cet avion aurait-il été empêché d'arriver à Pékin ?

Une cargaison problématique...

Est-ce à cause de ce que le MH370 transportait en soute ? La charge à bord se répartit grossièrement de la manière suivante : les passagers pèsent environ 17 tonnes, leurs bagages 3 tonnes, le « cargo » 10 tonnes, et le carburant pour le vol 50 tonnes[85]. Lorsque j'avais rencontré Anwar Ibrahim, le leader de l'opposition politique en Malaisie, une dizaine de jours après la perte de contact avec l'avion, il trouvait « tout simplement aberrant » que l'inventaire de l'avion n'ait toujours pas été rendu public. Tous les professionnels du transport aérien le confirment. Ce document

aurait pu être rendu public dans les minutes qui ont suivi la disparition de l'avion. « Je me demande bien ce qu'il peut y avoir de si secret dans ces soutes pour que cette liste de fret d'un avion commercial soit quasiment traitée comme un secret d'État ! » avait souligné Anwar Ibrahim. Dans le cas du crash du MH17, qui eut lieu quatre mois plus tard, Malaysia Airlines a fourni ce document le surlendemain de l'accident. Mais pour le MH370, il faudra attendre près de deux mois pour que la compagnie produise la liste du contenu des soutes (*cargo manifest*).

Quand la liste est finalement publiée, le 1er mai 2014, elle est de toute évidence incomplète. Sur le site officiel du MH370[86], on trouve huit documents PDF, numérotés de 1 à 9, sans titre et sans logique apparente. Il manque le « doc3 » et il se trouve que le « doc7 » et le « doc8 » sont exactement identiques. Est-ce le même assistant, auteur d'une nouvelle erreur de photocopie, comme pour les photos de ces Iraniens qui s'étaient retrouvés avec les mêmes jambes sur les clichés distribués à la presse ? Ces documents sont une accumulation de scans de mauvaise qualité de documents techniques : des lettres de transport aérien, certes, des factures, beaucoup de scans de feuilles blanches aussi…

Pour les Malaisiens, la première incongruité qui saute aux yeux, sur cette liste du contenu des soutes, est l'énorme quantité de mangoustans. Ce fruit, protégé par une grosse cosse mauve qui tache plus que le sang, à la chair un peu fibreuse, blanche et juteuse, au goût finement acidulé, est souvent considéré comme l'un des meilleurs fruits exotiques qui soient. Le MH370 en transportait 4 566 kilogrammes, en provenance de Muar, dans l'État de Johor, au sud de Kuala Lumpur. Quatre tonnes et demie ! Le poids du plus gros hippopotame de la planète, avec son bébé sur le dos. La quantité semble d'autant plus ahurissante que ce n'est pas la saison des mangoustans : ils mûrissent surtout de juin à août. Tout le monde le sait en Malaisie. C'est aussi ce qu'indiquent les encyclopédies de botanique. Je finis tout de même par trouver l'un des rares articles scientifiques sur le sujet[87], qui indique qu'il y aurait, en fait, une petite deuxième saison, entre novembre et janvier. C'est ce que confirment les exportateurs contactés. Mais pour l'exportation, les fruits doivent toujours être cueillis avant maturité. En mars, le fruit a donc bel et bien

passé sa date de cueillette. D'ailleurs, quand est sortie l'information sur cette cargaison, l'organisme de promotion des produits agricoles de Malaisie, la FAMA[88], a confirmé qu'il n'y avait pas de mangoustaniers susceptibles de donner des fruits à cette saison dans l'État de Johor. La presse locale alla plus loin, soulignant qu'il n'y avait même pas de vergers de mangoustaniers à Muar, la ville de provenance indiquée.

Face au grondement de questions et de doutes qui montait, l'inspecteur général de la police, Tan Sri Khalid Abu Bakar Tan, précisa que les fruits n'étaient pas *de* Muar : ils avaient seulement été emballés *à* Muar… Mais alors, d'où pouvait provenir cette quantité industrielle de mangoustans hors saison, et à quoi bon l'envoyer dans la petite ville de Muar, à 100 kilomètres de Kuala Lumpur, si elle était destinée à la Chine ? En fait, le fruit est tellement endémique des régions tropicales de l'Asie que, selon la légende, la reine Victoria aurait offert cent livres ou un anoblissement à qui lui en rapporterait quelques spécimens en bon état. Les producteurs de fruits expliquent aussi que, même en pleine saison, depuis quelques années la production de mangoustans a baissé. Les arbres ne répondent pas bien au changement climatique. En outre, d'après la FAMA, la Chine importe « principalement des durians de Malaisie ». Quant à l'entreprise de Muar citée sur le bordereau de Malaysia Airlines, elle ne figure même pas parmi la liste officielle des exportateurs de mangoustans. Dernier détail gênant, la Chine exige, pour importer ces fruits, « un formulaire de cinq pages, le même que pour les durians ». Ce certificat phytosanitaire n'apparaît nulle part dans les bordereaux de consignation des marchandises en soute.

Cette cargaison de mangoustans se révèle donc aussi improbable qu'une pluie de mousson à la saison sèche. Ce qui n'empêchera pas le rapport d'enquête publié un an après l'accident[89] de couvrir cette anomalie en affirmant que « les fruits à bord du vol MH370 venaient de Poh Seng Kian […], Muar, Johor, Malaisie. Environ 2 500 kg ont été récoltés à Muar, et le reste venait de Sumatra, Indonésie. » Si l'on récapitule, en mars 2014, la presse, la police et les autorités agricoles s'accordaient à dire que les mangoustans ne pouvaient pas venir de Muar. Mais en mars 2015, le rapport officiel affirme que 2,5 des 4,5 tonnes de la cargaison venaient finalement de Muar. *« Malaysia boleh ! »*

L'énigme prend une nouvelle dimension quand on découvre, dans le même rapport d'enquête, qu'entre le 3 mars et le 17 avril 2014, Malaysia Airlines a transporté vers Pékin non pas une seule et unique cargaison étrange de ces *fresh mangosteens* hors saison, hors permis, hors région, mais une cinquantaine d'autres cargaisons de mangoustans[90]… Je finis par penser que, comme pour les faux passeports des passagers iraniens, aussi louche que soit ce subterfuge, il n'en est pas moins banal ; des dizaines d'autres vols de Malaysia Airlines ont également transporté des tonnes de « mangoustans hors saison », ce qui ne les a pas empêchés d'arriver à bon port. En décembre 2015, j'assiste à l'université de Hong Kong à une conférence de presse sur le trafic illégal de l'ivoire et des animaux sauvages en Asie. L'une des diapos montre les différentes plaques tournantes de la région. La Malaisie est de loin le plus gros cercle de toute la carte ! Les *fresh mangosteens* servent-ils tout simplement de couverture à des cargaisons d'écailles de pangolin, de défenses d'éléphant ou de cornes de rhinocéros ? Voilà qui expliquerait à peu près toutes les anomalies de cette partie du dossier. « *Fresh mangosteens* » serait un code utilisé fréquemment et connu des douaniers, tant à Kuala Lumpur qu'à Pékin, pour couvrir un trafic aussi illégal que régulier. Des années plus tard, quand le rapport final de l'enquête fut publié, le fait que le vol MH370 transportait 4,5 tonnes de mangoustans est pourtant confirmé. Contrairement aux spéculations selon lesquelles les fruits étaient hors saison, c'était en fait la saison à Muar, Johor et dans les pays voisins. Le rapport indique même que la même entreprise continue d'exporter des mangoustans vers Pékin. À vrai dire, sur certains documents confidentiels de l'enquête de police malaisienne que j'ai pu consulter, le propriétaire de l'entreprise Poh Seng Kian à Muar se décrit comme un « marchand de fruits depuis 1985 », insiste sur le fait que les fruits sont de son propre verger et d'autres fournisseurs de Muar, Tanah Merah, Raub et Taiping. Avec autant d'éléments contradictoires, je ne vois pas d'autre option que de laisser le doute planer sur cette énorme cargaison de mangoustans en remettant la faute de cette confusion sur la documentation brouillonne du contenu des soutes et sur le changement climatique…

Mais aussi… plus de 200 kilos de batteries au lithium

Hormis les 4,5 tonnes de « mangoustans » sans doute venues d'Afrique, qui me laissent, certes, un fort arrière-goût de « pas net », le MH370 transporte également une consignation groupée de plus de 2 453 kg de « batteries au lithium-ion, accessoires de walkie-talkie et chargeurs ». L'expéditeur est Motorola et le transitaire NNR Global Logistics. Le bordereau stipule explicitement que les produits de ce colis doivent être manipulés avec précaution, car ils présentent un risque d'inflammabilité, surtout si l'emballage est abîmé. Après avoir affirmé le 17 mars 2014 que l'avion ne transportait aucun produit dangereux, le directeur des opérations de Malaysia Airlines a finalement admis une semaine plus tard que l'avion transportait « environ 200 kg de batteries au lithium ». Il a précisé qu'elles étaient « bien emballées ». Car des feux ont déjà été déclenchés par des batteries au lithium à bord d'avions, dans des voitures électriques et même dans des ordinateurs. Dans au moins deux cas de vol cargo, ces feux ont provoqué la perte de l'avion et des pilotes[91].

En fait, dans le cas du MH370, les scénarios d'un crash déclenché par une avarie démarrent presque tous par un incendie en soute ou un grave court-circuit qui déclenche le feu à bord. Les principales étapes d'un tel scénario sont les suivantes : l'incendie coupe tous les moyens de communication avant même que les pilotes ne s'en rendent compte ; les pilotes lancent une procédure d'atterrissage d'urgence ; l'avion subit toutefois une dépressurisation qui met les pilotes et tous les passagers en hypoxie – condition dans laquelle le corps, ou une partie du corps, est privé d'un apport suffisant en oxygène et devient inopérant avant que la personne ne perde rapidement connaissance. L'hypoxie est très vite suivie d'une hypothermie quand l'air extérieur, d'un froid extrême, pénètre dans la carlingue. Sans plus personne de conscient ni aux commandes ni ailleurs à bord, le vol fantôme continue sur pilote automatique, en fonction des dernières commandes rentrées dans le système, jusqu'à ce que l'avion s'écrase par manque de carburant…

« Pour moi, tout commence par un incendie dans la baie E / E [compartiment électrique et électronique]. Les ordinateurs critiques et tous les systèmes sont détruits ou gravement affectés, y compris les

communications. Beaucoup de fumée s'infiltre dans la cabine, à travers la trappe située au sol entre le cockpit et la cabine classe affaires ou première classe », m'explique Kim Stuart, pilote de Boeing depuis trente-cinq ans, que j'ai souvent consulté à propos de l'affaire. Étant donné que la baie E / E est en quelque sorte le coffre-fort de tous les ordinateurs de l'avion, les conséquences d'un incendie à cet endroit seraient forcément catastrophiques. Une telle situation déclenche une série de messages et d'avertissements que les pilotes doivent traiter, mais à cause de cette multitude d'alertes simultanées, les pilotes ont pu ne pas réaliser à temps la lente dépressurisation en cours au même moment.

« Les messages d'alerte arrivent aux pilotes sans ordre de priorité », m'explique Kim, qui s'est joué le film de cette situation de crise plus d'une fois dans sa tête. Tôt ou tard, l'équipage avertit les pilotes qu'il y a de la fumée dans la cabine. « À ce moment-là, leur réponse immédiate, qui serait aussi la mienne ou celle de n'importe quel autre pilote, est d'appuyer sur le bouton "sélection de cap" (*heading select*) qui désengage le pilote automatique. Car il faut viser la piste d'atterrissage la plus proche, à moins qu'ils estiment pouvoir revenir à Kuala Lumpur. Chaque pilote sait comment enchaîner ces opérations d'urgence et on connaît tous la règle "Voler, s'orienter, communiquer" (*Aviate, navigate, communicate*). Mais une situation de feu avec dépressurisation évoluerait très rapidement et atteindrait en quelques minutes le point de non-retour. »

« Personne, aucun avion n'a tenu plus de dix-huit minutes à partir du moment de la détection d'un incendie. Un incendie à bord est l'expérience la plus périlleuse qui soit », ajoute Kim.

À ma grande surprise, il m'apprend qu'il n'y a pas d'alarme pour la fumée dans le cockpit, ni dans la cabine. « Il y a des alarmes incendie pour certaines choses : il y a un détecteur de chaleur sur les moteurs et il y a des détecteurs de fumée dans la soute ou dans les toilettes, mais dans le cas où de la fumée apparaît dans la cabine ou le cockpit, il n'y a que deux façons de la détecter : vous la sentez ou vous la voyez. » Et la nuit ? Et si vous avez un rhume ? lui ai-je demandé. Il m'a assuré que les pilotes et l'équipage le remarqueraient. « La nuit, la fumée se voit très bien dans les lumières. Et, pour de nombreuses raisons, les pilotes ou même le personnel de bord ne sont pas censés voler avec un rhume. En

cas de dépressurisation, cela vous arracherait les sinus. » Il rappelle aussi qu'en raison du flux de l'air dans un avion – de l'avant vers l'arrière –, le cockpit est généralement le dernier endroit à être englouti par la fumée.

Dans le cas du MH370, selon le scénario de Kim, l'incendie dans la baie E / E aurait détruit plusieurs ordinateurs de contrôle, ce qui aurait déclenché de multiples messages de défaillance du système que les pilotes ont dû gérer, sans se rendre compte que les vannes de pressurisation de sortie s'étaient ouvertes. Bien que l'absence d'oxygène induite et la température extérieure à 35 000 pieds (environ –40 °C) auraient probablement étouffé le feu, le vrai danger était alors la dépressurisation. La pression de la cabine, normalement maintenue à un niveau équivalent à une altitude de 4 500 pieds (1 400 mètres), pourrait augmenter à un taux d'environ 11 500 pieds (3 500 mètres) par minute, ce qui signifie qu'en un peu plus de deux minutes, la pression en cabine peut déjà avoir atteint un niveau équivalent au sommet de l'Everest, où la respiration est très difficile sans oxygène supplémentaire, même pour les alpinistes acclimatés à l'altitude.

Bien sûr, à condition que le système fonctionne, dès que la pression en cabine atteint l'équivalent de 13 500 pieds, les masques à oxygène tombent automatiquement pour les passagers et l'équipage. Le flux d'oxygène ne dure toutefois que vingt à trente minutes. Dans le cockpit, cependant, rien ne déclenche les masques à oxygène des pilotes. C'est aux pilotes de saisir leurs masques manuellement, si et quand ils estiment avoir besoin d'oxygène. En cas de dépressurisation, il est donc urgent et crucial de faire descendre l'avion à une altitude où l'air est respirable (généralement autour de 14 000 pieds) et la température moins extrême.

Étant donné que cette manœuvre de descente d'urgence n'a apparemment pas été exécutée par le MH370, les partisans du scénario du feu à bord en déduisent que les pilotes n'ont pas compris la situation et ont perdu connaissance peu de temps après avoir mis l'avion sur sa nouvelle route après le demi-tour. « Vous n'avez que quelques secondes pour réaliser que vous manquez d'oxygène. Une dépressurisation aspire

l'air hors de l'avion et hors de votre corps plus rapidement que vous ne le pensez. Il est très vite trop tard », explique Kim. Il me raconte le cas de l'un de ses amis, un steward senior chez Philippine Airlines, qui avait ses propres enfants à bord lorsqu'une dépressurisation rapide s'est produite. Instinctivement – et oubliant les règles –, il s'est retourné pour s'occuper de ses enfants avant de prendre son masque. Mais il n'a pas pu faire un pas dans leur direction avant de s'effondrer. « Lorsque l'on vous dit pendant le briefing de sécurité : "En cas de dépressurisation, mettez votre masque avant de vous occuper de l'enfant à côté de vous", c'est parce que si vous vous occupez d'abord de l'enfant, vous ne pourrez sans doute plus mettre le vôtre ensuite », ajoute Kim.

Dépressurisé et mis en pilote automatique pour retourner à Kuala Lumpur ou à un autre aéroport voisin, le MH370 aurait tout simplement continué à voler dans la même direction au-delà de sa destination, comme dans le cas tragique du vol 522 de Helios Airways (voir Addendum, p. 502), jusqu'à l'extinction des moteurs, à court de carburant. En cabine, certains passagers auraient deviné la gravité de la situation et enfilé leurs masques à oxygène. Ceux qui dormaient profondément n'auraient pas perçu la fumée dans la cabine et, faute de masques, seraient rapidement passés du sommeil à l'hypoxie. Et le froid extrême aurait mis tout le monde à bord en hypothermie. À –40 degrés Celsius, le fait que vous portiez un manteau ou non n'a plus vraiment d'importance.

Quand j'en reparle avec lui, près de six ans après la disparition du MH370, Kim pense toujours que l'absence du moindre champ de débris, qui aurait dû rassembler des corps, des parties de la coque, des sacs, des vêtements, des sièges et une multitude d'autres débris, prouve que l'avion a heurté l'océan dans une zone presque plate. Au contact, la coque aurait perdu quelques appendices (les ailes, la queue…) et lentement pris l'eau. Finalement, selon lui, l'avion aurait coulé, plus ou moins d'un seul tenant, ensevelissant à 20 000 pieds sous la mer tant les 239 personnes qui étaient à bord que le mystère de son destin.

Plusieurs cas d'incendie à bord ont montré qu'un incendie de batteries au lithium en soute peut même aller jusqu'à provoquer une brèche dans

le fuselage. Si, comme pour le vol fatal d'UPS6 (voir Addendum, p. 504), un incendie s'était déclaré dans la soute du vol MH370 à partir de l'une des batteries du lot de 221 kg, l'incendie aurait été très violent et extrêmement difficile à éteindre. Les extincteurs conventionnels ne sont pas efficaces contre de tels feux. Les autorités recommandent d'ailleurs d'utiliser de l'eau, si possible, pour éteindre un incendie causé par une batterie de type lithium-ion (le type transporté par le MH370), mais si l'incendie provient d'une batterie au lithium-métal, le contact de l'eau risque au contraire d'aggraver le feu.

Dans les mois qui ont suivi la disparition du MH370, j'ai remarqué une augmentation du nombre d'articles et de publications scientifiques sur le danger de transporter des batteries au lithium par voie aérienne et, plus précisément, dans la soute d'un avion de passagers.

Dans sa newsletter du 15 décembre 2015, l'Association des pilotes de ligne (ALPA) expliquait les dangers encourus : « Ces batteries sont particulièrement dangereuses en raison de leurs caractéristiques uniques. Une batterie défectueuse dans une boîte peut déclencher une réaction en chaîne qui peut enflammer tout le reste du lot. En plus de brûler à très haute température, les tests de la FAA ont montré que ces batteries génèrent une fumée épaisse qui peut remplir un avion entier, y compris le cockpit, en moins de 8 minutes après l'allumage du feu. Les gaz dégagés lors d'un incendie de batterie au lithium sont également inflammables et peuvent provoquer des explosions. »

Cette association s'est étonnée du nombre de compagnies aériennes qui avaient récemment décidé d'interdire le transport des hoverboards, un nouveau type de skateboard dont le moteur est alimenté par une batterie au lithium, tout en continuant d'autoriser les batteries au lithium en soute. ALPA a lancé un appel pour que les batteries au lithium soient interdites sur tous les avions. « Les compagnies aériennes ont reconnu les graves dangers posés par une seule pile au lithium », avertit l'article. « Imaginez la menace incroyable qu'une palette entière voire un compartiment entier empli de ces batteries peut représenter. »

La question du transport des batteries au lithium a été inscrite à l'ordre du jour de la conférence de septembre 2015 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Bangkok. Certains MHistes y

virent d'ailleurs un signe que les autorités de l'aviation civile internationale en savaient peut-être plus qu'elles ne le disaient sur la véritable cause de la perte du MH370. Si les autorités savaient effectivement qu'un incendie causé par des batteries au lithium était à l'origine de la perte catastrophique de l'avion, on comprend d'autant mieux l'urgence avec laquelle elles ont tenté d'imposer des mesures pour qu'un tel scénario ne se reproduise pas.

En montant à bord d'un vol Los Angeles-Hong Kong en janvier 2016, le personnel au sol m'a d'ailleurs demandé pour la première fois – dans le cas de Cathay Pacific – combien de batteries au lithium se trouvaient dans mes bagages (appareil photo, téléphone, ordinateur portable, brosse à dents, télécommandes…), et ils m'ont rappelé qu'un certain nombre de gadgets avec de grosses batteries au lithium étaient désormais totalement interdits dans les bagages à main et en soute. Ces contrôles sont maintenant devenus courants et la réglementation sur le transport des batteries au lithium s'est beaucoup renforcée.

Ce qui choque avant tout, dans ce cas-ci, c'est que ces batteries soient incluses dans une cargaison beaucoup plus large et très peu détaillée de Motorola. « C'est une tactique connue de tous les transporteurs, de faire des colis groupés avec une description globale. Surtout à la dernière minute », m'indique un transitaire à Hong Kong. Par comparaison, un autre colis[92], qui ne pesait que 6 kg, était accompagné d'une demi-douzaine de bordereaux, dont la facture. On sait qu'il contenait 2 000 puces, dont le prix unitaire était de 5,04 dollars. Il en va de même pour un lot de livres pour enfants en anglais, dont chaque titre était précisé : *Qui a volé Mona Lisa ?* ; *Le Secret de l'île de la baleine* ; etc. À l'aune de ce niveau de détails pour les autres colis, il est d'autant plus choquant que presque aucun détail n'ait été fourni pour l'énorme colis de Motorola, la seule cargaison potentiellement dangereuse, de 2 453 kg de « batteries au lithium-ion, accessoires de walkie-talkie et chargeurs ». Ce qui ressemble fort à une négligence grave de la part de Malaysia Airlines va donc servir de base au scénario de l'incendie à bord.

Mais pour certains MHistes, le flou qui entoure les deux plus gros colis de la cargaison est bien la preuve que l'avion transportait « autre chose ». Autre chose qui ne devait pas arriver en Chine. Selon les uns, ce

sont les restes d'un drone américain tombé au Pakistan ; selon d'autres, des équipements militaires capturés par les talibans lors d'une embuscade particulièrement meurtrière qui eut effectivement lieu fin février 2014 dans l'est de l'Afghanistan et ce matériel aurait été offert à prix d'or à la Chine. Chaque nouveau scénario s'approprie quelques détails vérifiables, glanés dans l'actualité, qui ancrent l'ensemble du scénario dans le réel.

Dans l'une de ces explications alternatives, la disparition du MH370 est liée à la mort suspecte, le 18 février 2014, de deux anciens commandos marine américains, devenus agents de sécurité à bord du cargo *Alabama*, lors de son escale aux Seychelles[93]. Cet élément réel, certes problématique, permet à un certain MHiste d'imaginer que les deux hommes ont en fait été drogués par des prostituées locales pour permettre à des pirates somaliens de s'emparer d'un set complet de drones américains qui se trouvait dans la cargaison du navire. Les pirates somaliens acheminent leur butin jusqu'à Kuala Lumpur, où l'ambassade de Chine prend le relais et s'occupe de la livraison à Malaysia Airlines.

En fait, on trouve sur Internet une grande variété de scripts autour de l'appétit féroce qu'aurait la Chine pour toutes les technologies américaines de surveillance et de guerre furtive. Et quelle que soit la provenance de ces secrets occidentaux convoités par la Chine, les services américains, mis au courant trop tard pour en empêcher le chargement à bord du MH370, auraient été contraints d'empêcher l'avion d'arriver à destination, soit en le détournant soit en le détruisant.

Le plus séduisant dans les scénarios imaginaires construits selon cette logique, c'est qu'ils permettent d'expliquer que la Chine et les États-Unis aient eu un intérêt commun à se taire et à couvrir l'affaire : les États-Unis parce que ce qu'ils ont fait est totalement inadmissible (sacrifier la vie de 239 personnes pour sauver des secrets militaires) ; la Chine parce qu'elle a été prise la main dans le sac lors d'une grosse tentative d'espionnage technologique et qu'elle n'est pas fière d'elle non plus. Or, le silence des deux premières puissances mondiales sur cette sombre histoire est l'une des rares réalités avérées de cette affaire.

Très vite, on parle aussi de Diego Garcia…

Prononcé comme on l'entend partout, en six syllabes, Di-é-go-Gar-ci-a, avec une pointe d'accent espagnol et un *r* roulé, le nom de cet explorateur du XVI^e^ siècle m'évoque davantage *Pirates des Caraïbes* que le Boeing perdu. Je finis par comprendre que malgré le fait que l'on soit en territoire britannique dans l'archipel des Chagos, il s'agit d'une énorme base militaire américaine, hautement secrète. Elle est située à mi-route entre l'Afrique et l'Indonésie, et à la verticale de l'Inde, juste en dessous de l'équateur. Diego Garcia a servi de plateforme de lancement et de base arrière pour les plus grosses opérations militaires américaines de ces dernières années. Depuis 2001, on soupçonne l'endroit de servir également de lieu d'interrogatoire militaire et de prison secrète[94]. Tout comme pour Freescale, jusqu'à la disparition du MH370, rares sont ceux qui connaissent l'existence et la fonction de Diego Garcia. Selon l'analyste stratégique John E. Pike, directeur du bureau d'analyse Global Security, Diego Garcia n'est pourtant rien de moins que « l'une des bases militaires les plus importantes pour les États-Unis ». J'ai par ailleurs appris par une source du renseignement français que des têtes nucléaires y étaient également stockées. C'est en fait le quartier général de l'US Centcom, le commandement américain pour toute la zone centrale de la planète, qui inclut l'Europe et le Moyen-Orient, jusqu'à l'Afghanistan et au Pakistan. « On ne pourrait plus s'en passer », ajoute le chercheur Tim Brown, de Global Security. « C'est de là que tous les tirs [par drones] dans la région ont lieu », affirme John E. Pike.

Une fois que la base Diego Garcia est posée dans le décor de la disparition du MH370, plusieurs rôles lui sont attribués ; de victime d'une tentative d'attaque terroriste jusqu'à coupable de prise d'otages civils avec vol et recel d'un Boeing 777…

Pour les uns, Diego Garcia était la cible visée par les pirates de l'air qui auraient pris le contrôle du MH370. L'avion aurait donc été abattu par l'aviation américaine afin de défendre sa base aérienne. Ce sera d'ailleurs, quelques mois plus tard, la version soufflée par certains services secrets à l'oreille de ceux qui s'intéressent à cette histoire. Pour d'autres, Diego Garcia est plutôt présentée comme complice du

détournement de l'avion organisé par les États-Unis pour l'empêcher d'arriver à Pékin. C'est là que l'avion aurait été caché. Le fait que des Maldiviens aient vu un avion voler à basse altitude le matin du 8 mars est, pour ceux qui tiennent à faire entrer Diego Garcia dans le récit, une « preuve » de plus que c'est de ce côté-là qu'il faut regarder.

Mais c'est le FBI lui-même qui offrit une raison de plus de s'intéresser à la base de Diego Garcia. Car le FBI avait pris possession du simulateur de vol du commandant de bord et, selon des fuites de la police malaisienne, aurait trouvé que le commandant de bord Zaharie Ahmad Shah se serait entraîné à atterrir sur la piste de trois kilomètres de l'atoll de Diego Garcia, parmi cinq pistes d'atterrissage exotiques situées dans l'océan Indien.

Dans la confusion qui règne au cours des premières semaines, la rumeur d'un texto d'appel au secours émis par l'un des passagers, le seul Américain adulte à bord du vol, Philip Wood, se répand comme une traînée de poudre parmi les MHistes les plus crédules. « J'ai été fait otage par des militaires. Notre vol a été détourné. Je travaille pour IBM et j'ai réussi à cacher mon téléphone dans mon postérieur. J'ai été séparé des autres et suis dans une cellule. Mon nom est Philip Wood. Je pense avoir également été drogué, car je n'arrive pas à penser clairement. » Les sites qui propagent ce canular ajoutent que les métadonnées du texto « confirment à 100 % » que ce message a bien été émis d'un bâtiment au sud de l'atoll de Diego Garcia. « Modifier les *metadata* d'une photo est très facile pour qui sait faire. Cela va peut-être prendre cinq minutes la première fois », m'indique pourtant l'un de mes neveux, Nathan, dix-sept ans, qui étudie l'informatique. Cette histoire de texto a néanmoins été lue et commentée par des millions de personnes… Mais si ce faux texto arrive en tête de la liste des inepties les plus énormes et les plus populaires que le MH370 ait pu produire, il a néanmoins eu l'intérêt d'attirer l'attention sur une île délibérément mystérieuse et tout sauf anodine.

Il est strictement interdit de s'approcher de Diego Garcia sans permis, à demander à Londres car l'île est louée par les États-Unis au Royaume-Uni. Lors de mon enquête aux Maldives, l'archipel habité le plus proche de Diego Garcia, un fonctionnaire de haut rang me dira, au sujet de ce

voisin peu causant : « Même s'ils ne sont qu'à 350 milles nautiques [650 kilomètres] au sud des Maldives, on n'a aucun contact avec eux. Pas d'échanges aériens. Ils volent souvent au-dessus de nous. Mais nous n'avons pas le droit de voler au-dessus d'eux. Ils ne nous sollicitent même pas pour le ravitaillement. Je crois que tout leur vient de Singapour ou du Moyen-Orient. »

À vrai dire, si cette base devait être impliquée dans quelque basse besogne liée à la disparition du MH370, soit de manière active, soit à titre défensif, cela s'inscrirait sans peine dans la tradition honteuse qui hante cette île depuis le milieu des années 1960. *Le Vol d'une nation*, documentaire réalisé en 2004 par John Pilger, retrace les arrangements sordides qu'ont passés entre eux les gouvernements britannique (propriétaire) et américain (locataire) pour vider de ses quelque 2 000 habitants cette île paradisiaque, peuplée depuis la fin du XVIII^e^ siècle. Il fallut, entre autres lâchetés, affirmer devant les Nations unies que cette terre n'avait pas de population locale, « seulement de la main-d'œuvre importée ». Entre 1967 et 1973, les Chagossiens ont été déportés comme du bétail, *manu militari*, vers l'île Maurice, où ils tentent depuis de survivre dans la misère absolue, la mélancolie et la nostalgie de leur île confisquée. Du côté américain, pour éviter que le Congrès n'ait à donner son accord au paiement des 5 millions de livres convenus pour l'utilisation de Diego Garcia pendant cinquante ans[95], on maquilla cette dette en une réduction sur la facture d'une livraison de missiles. Le transfert d'argent entre Washington et Londres fut ainsi invisible. Cinquante ans après cet exil forcé, le triste sort des Chagossiens a connu un petit moment de célébrité quand, en juillet 2015, leur cause a été défendue par la célèbre avocate Amal Clooney, devant la Cour suprême du Royaume-Uni. Finalement, en mai 2019, le Royaume-Uni subit un revers magistral quand l'Assemblée générale des Nations unies a adopté une résolution affirmant que les îles Chagos faisaient partie intégrante du territoire de l'île Maurice. La résolution exigea que le Royaume-Uni en retire son administration coloniale, sans condition et dans un délai maximum de six mois. Le Premier ministre mauricien qui est intervenu au cours des débats a déclaré que l'expulsion des habitants de Chagos était « comparable à un crime contre l'humanité ».

Pourtant, même avec les meilleurs avocats du monde, quelles sont les chances de cette petite communauté injustement exilée, réduite à la misère et au désespoir, de recouvrer sa terre confisquée, devenue une énorme base militaire américaine ?

En dépit du jugement historique, le gouvernement britannique a fait comme si la date butoir de novembre 2019 n'existait pas. « Cette résolution ne va pas changer la situation du jour au lendemain, mais elle devrait permettre aux gens de Chagos de rentrer chez eux un jour », estime Philippe Sands, avocat de la Couronne spécialiste des droits de l'homme qui a défendu l'île Maurice dans l'affaire.

Depuis 1987, la base militaire américaine abrite un observatoire spatial. Ce système, intitulé GEODSS[96], « peut suivre ou observer dans l'espace des objets aussi petits qu'un ballon de basket, à une distance située entre 5 500 et 37 000 kilomètres de la Terre ». Un Boeing 777 vole donc beaucoup trop près de la Terre pour être observé par les télescopes de GEODSS. Mais on pourrait penser que sur une base où les télescopes sont capables de voir un ballon de basket à 37 000 kilomètres de la Terre, d'autres équipements (radars, satellites, avions de surveillance) doivent bien pouvoir, eux, repérer un gros Boeing 777, qui fait la taille de deux baleines bleues mises bout à bout, bourré d'électronique et qui est passé à seulement 2 500 kilomètres de là, à une altitude présumée d'environ 35 000 pieds (10 700 mètres). D'autant que Diego Garcia a été conçue dès le début comme une base navale de communication (US Naval Communication Station), devenue en 1991 une « base navale de communication et d'informatique » (Naval Computer and Telecommunications Station, NCTS). Elle est également équipée d'un radar de très longue portée (*« over the horizon »*). Pourtant, Diego Garcia n'a rien à dire, n'a rien vu, ne sait rien. Pas plus que les autres grandes bases militaires américaines de la région, à Okinawa (Japon) et à Guam, sans parler de Singapour, que certains estiment être une annexe de l'armée américaine.

Les MHistes persuadés que l'avion a été détourné sur Diego Garcia vont jusqu'à expliquer que certains des bateaux qui participaient aux recherches de l'épave dans l'océan Indien sont passés par Diego Garcia pour embarquer des pièces du MH370, qu'ils avaient mission de perdre ensuite dans la zone des recherches afin qu'on puisse les y retrouver plus

tard… Grâce aux différents sites qui tracent les bateaux (comme le site FlightRadar24 trace les avions), on peut en effet constater que la frégate britannique HMS *Echo* a bien fait une escale à Diego Garcia en route vers Perth. Mais c'est pour ce navire une escale de routine, qui lui sert notamment à se ravitailler en fioul.

Un autre scénario propose que le MH370, sous contrôle américain, n'ait fait qu'une escale « technique » à Diego Garcia, au cours de laquelle l'armée récupéra ce qui s'y trouvait de précieux ou de stratégique et qui ne devait pas arriver à Pékin, avant de faire disparaître l'avion et ses passagers au milieu de l'océan Indien, pour être retrouvés un jour et confirmer ainsi la théorie des pings d'Inmarsat.

L'hypothèse d'un crash à proximité de Diego Garcia a gagné en popularité lorsqu'en juin 2014, des scientifiques australiens du Centre de science et technologie maritime de l'université Curtin de Perth ont rapporté que certains de leurs microphones sous-marins sensibles avaient détecté un signal distinctif à 1 h 30 (UTC), soit 9 h 30 en Malaisie, le 8 mars. Mais quelques mois plus tard, de nouvelles données provenant d'un capteur supplémentaire ont suggéré que le son provenait probablement de la crête de Carlsberg, géologiquement active et située à mi-chemin entre la corne de l'Afrique et l'Inde. « Le signal sonore avait également une queue de faible amplitude et, pris ensemble, ces deux résultats suggèrent que l'événement était géologique – causé, par exemple, par un tremblement de terre, un glissement de terrain sous-marin ou une éruption volcanique », a déclaré Alec Duncan, de l'université Curtin.

Malheureusement, aussi fascinante que puisse sembler la base de Diego Garcia, avec sa puissance militaire et ses capacités de surveillance colossales, aucun des scénarios qui l'impliquait n'était étayé par la moindre preuve tangible. La seule information que l'on est en droit de considérer comme légèrement étrange est l'interruption brutale de toutes les liaisons entre la base et le reste du monde. Le 8 mars, un avis est apparu sur la page Facebook officielle du terminal passagers de Diego Garcia, celui utilisé pour le personnel entrant et sortant de la base : « Aucun vol régulier à destination et en provenance de Diego Garcia pendant les 72 heures suivantes. » En dehors de conditions météorologiques extrêmes, qui ne se produisaient pas à l'époque, une

telle interdiction n'aurait été mise en œuvre que dans le cas d'une activité militaire très intense, impliquant des décollages et des atterrissages constants. Certaines personnes se sont demandé si le fait que le ministère américain de la Défense ait officiellement lancé ses nouveaux systèmes d'armes laser (LaWS) le 6 mars 2014 était en quelque sorte lié à cette mesure drastique. Une autre explication plausible serait que l'armée américaine contribuait beaucoup plus qu'elle ne le prétendait à l'opération de recherches et de sauvetage du MH370 et avait donc besoin de « toutes les mains sur le pont » pour aider. Mais le cas échéant, il n'y aurait eu aucune raison de passer sous silence cette intervention. En tout état de cause, aucune explication officielle n'a jamais été donnée pour cette mesure exceptionnelle, prise sur l'une des principales bases américaines de la région, dans les heures qui suivirent la perte du vol MH370. Il convient donc là encore de mettre cette information surprenante de côté, comme un éventuel indice.

Un avion jumeau dans un hangar en Israël

Quand le journaliste d'investigation américain Chris Bollyn met en ligne un article révélant la présence d'un Boeing en tout point semblable à celui du vol MH370 mais stationné dans un hangar à Tel-Aviv, il imagine des scénarios encore plus sophistiqués, telle la constitution d'une flottille de Boeing 777 en vue d'un « nouveau 11-Septembre ». L'information du jumeau du 9M-MRO à Tel-Aviv est assurément intrigante. Les photos disponibles sur Planespotters.net semblent le confirmer. Il s'agit du Boeing 777-200ER immatriculé 9M-MRI ; le MH370 était immatriculé 9M-MRO. Le numéro de fabrication du 9M-MRI est 28416 ; celui du 9M-MRO était 28420. Il a été livré par Boeing à Malaysia Airlines en 1998 ; celui du vol MH370 a été livré en 2002. Les deux avions sont équipés des mêmes moteurs, des Rolls-Royce Trent 892. *Same same but different!* comme on entend dire sur les marchés asiatiques. Les deux avions sont effectivement des frères jumeaux. L'un est porté disparu depuis la nuit du 7 au 8 mars 2014, l'autre est étrangement parqué en Israël. Dans un communiqué du 4 octobre 2013, l'entreprise de Floride GA Telesis, un acteur important sur le marché de l'aviation, confirme avoir acquis ce Boeing 777 auprès

de Malaysia Airlines, l'avoir ré-immatriculé N105GT, et en avoir confié le démantèlement à l'entreprise israélienne IAI à Tel-Aviv.

Fin 2015, sur la liste de Planespotters.net qui répertorie les avions du monde entier, l'avion du hangar de Tel-Aviv (le 9M-MRI) est finalement marqué *scrapped*, « mis à la casse ». Il est donc sorti des listes des Boeing 777 en service. *A priori*, rien ne justifie de mettre à la casse un Boeing 777 de seulement quinze ans d'âge qui n'a pas eu d'accident majeur. Pourtant, ce n'est pas le seul. Sur les dix-sept Boeing 777-200 achetés par Malaysia Airlines entre 1997 et 2004, il n'y en a plus que six qui soient encore actifs dans la flotte de MAS. Six sur dix-sept : Il s'agit de gaspillage d'avions de grande ampleur ! Outre les deux « perdus » (ceux des vols MH370 et MH17), les autres sont « rangés » (*stored*), ont été revendus ou ont été envoyés à la casse[97] (*scrapped*, en fait « déconstruits »). Cela ne correspond pas du tout à l'idée que j'avais de la gestion en flux tendu des flottes d'aviation, ayant toujours entendu dire qu'un avion qui restait trop longtemps sur le tarmac entre deux vols était un avion qui faisait perdre de l'argent à sa compagnie, etc. À titre de comparaison, sur les douze Boeing 777-200 qu'Air France a commandés entre 1998 et 2004 (mêmes avions, même époque), tous étaient encore actifs en 2014. Le MH370 n'a donc pas simplement un jumeau dans un hangar de Tel-Aviv mais une demi-douzaine de clones désœuvrés en attente dans des hangars[98]… Faut-il y voir l'imminence d'un prochain 11-Septembre ou juste un nouveau signe du laxisme de Malaysia Airlines dans la gestion de sa flotte d'avions ? Comme pour les mangoustans, il y a de toute évidence un problème, plus vaste même que celui que l'on soupçonnait initialement, mais rien ne permet pour autant d'y voir un effet de causalité dans la perte du MH370.

Que savent les États-Unis ?

Aux États-Unis où, comme on l'a vu, la disparition du MH370 fascine et monopolise les programmes des plus grandes chaînes de télévision, un éminent militaire américain à la retraite, le lieutenant-général Thomas McInerney, suggère pour sa part que c'est du côté du Pakistan qu'il faut aller chercher le MH370. Certes, il est consultant sur Fox News, chaîne américaine de télévision qui, en termes de crédibilité et d'objectivité,

rivalise sans doute avec Russia Today. Mais il affirme se baser sur « des sources très fiables qu'il ne peut pas nommer », ainsi que sur une analyse publiée sur Lignet, un site réputé proche des services secrets américains. Il note que le Pakistan dispose de plusieurs pistes suffisamment longues pour permettre à un Boeing 777 d'atterrir et que l'avion pourrait être caché dans un hangar. « Ce que je crains, c'est que cet avion soit utilisé comme un véhicule de destruction massive qui pourrait attaquer l'un de nos porte-avions, Israël ou nos alliés. Nous devons rester extrêmement attentifs jusqu'à ce que cet avion soit retrouvé. » Un analyste affirme sur Lignet avoir appris d'une source chez Boeing que l'entreprise pensait elle aussi que l'avion avait atterri au Pakistan. C'est d'autant plus intéressant que Boeing a fait preuve d'un mutisme complet depuis la disparition du MH370. La chaîne cite alors un journal, le *Times of Israel* : « En conséquence, Israël mobilise sa défense aérienne et surveille les avions civils qui s'approchent. » « Il est possible, ajoute sur Fox News l'ex-officier supérieur, que les États-Unis en sachent beaucoup plus que ce qu'ils ne disent. » Il faut tout de même rendre hommage à Fox News pour avoir diffusé cette litote frappée au coin du bon sens du général McInerney : « Il est *possible* que les États-Unis en sachent beaucoup plus que ce qu'ils ne disent. »

Ce fut sans doute l'une des rares fois de sa vie où l'ancien Premier ministre de Malaisie, Mahathir Mohamad, aurait pu tomber d'accord avec un militaire américain. En 2014, « Dr M » avait quitté le pouvoir depuis 2003, après avoir dirigé le pays d'une poigne de fer pendant vingt-deux ans. Si la modernisation de la Malaisie lui doit beaucoup, Mahathir est resté controversé dans la société, principalement en raison de la discrimination positive qu'il a introduite pour favoriser les Malais face aux communautés chinoise et indienne du pays. Alors qu'il n'avait sans doute pas imaginé à l'époque qu'il reprendrait la fonction de Premier ministre quelques années plus tard (ce qu'il fit en 2018 à l'âge respectable de quatre-vingt-treize ans), Mahathir a clairement exprimé ses doutes sur le cas du MH370.

« Quelqu'un cache quelque chose », écrit-il en mai 2014 sur son blog. Il soupçonne explicitement la CIA d'être derrière cette « disparition », mais comme il a toujours prôné une politique de non-alignement voire

de défiance vis-à-vis de l'Occident, ce qui lui vaut d'être perçu comme globalement « anti-américain », son avis n'est pas pris très au sérieux.

- **Entre Cobra Gold et Cope Tiger**

L'avocat Matthias Chang, ancien conseiller politique de Mahathir Mohamad, refuse lui aussi de croire que les États-Unis ne savent rien. « Ce n'est pas parce que la Malaisie a des radars que nous prétendons être une puissance globale… Qui sur terre a les moyens de tout voir et de tout entendre ? jusqu'aux conversations privées des chefs d'État ? Pas nous ! » lance-t-il, faisant référence aux révélations d'Edward Snowden sur plusieurs programmes de surveillance globale, le plus souvent organisés par l'Agence de sécurité nationale américaine et l'alliance du renseignement des « Five Eyes », les « cinq yeux » (États-Unis, Canada, Angleterre, Australie et Nouvelle-Zélande). Il s'étonne que les médias s'acharnent contre la Malaisie. « C'est bien beau de faire passer la Malaisie pour ignorante, incompétente et incapable de coordonner les recherches. Mais nous ne sommes qu'un pays du tiers-monde qui a besoin de la technologie de ses alliés dans ce genre de situation ! » assène-t-il sur son site et dans les interviews qu'il donne quelques semaines après la disparition du MH370.

Matthias Chang attire aussi mon attention sur le déroulement de deux grandes opérations d'entraînement militaire, « Cobra Gold » et « Cope Tiger », qui ont eu lieu dans la zone et au moment de la disparition du MH370. L'opération « Cobra Gold » est coorganisée par la Thaïlande et les États-Unis chaque année depuis 1982. Plusieurs milliers de militaires américains y participent (4 300 en 2014). Ces jeux de guerre incluent des opérations à terre et en mer, des débarquements fictifs sur des plages, des combats avec tirs réels (CALFEX[99]), des opérations de recherches et de secours, et des exercices de réponse humanitaire en cas de désastre. Le folklore de la jungle est inclus : c'est l'occasion pour les militaires de se faire prendre en photo avec des serpents autour du cou ou avec de répugnants insectes vivants en bouche… Depuis une dizaine d'années, l'exercice américano-thaïlandais s'est ouvert à l'Indonésie, à la Malaisie, à Singapour, à la Corée du Sud et au Japon. Vingt autres pays, dont la Chine, y participent en tant qu'observateurs. La VII[e] flotte[100] y

envoie toujours plusieurs bâtiments de ses bases régionales en Corée, au Japon ou à Guam.

« Il est essentiel de mettre au point notre coordination multinationale, notre interopérabilité, afin de pouvoir répondre collectivement aux crises », déclarait l'amiral Samuel J. Locklear, à la tête du Commandement du Pacifique, le PACOM, à la cérémonie d'ouverture du « Cobra Gold » de 2013, un an avant la perte du MH370. Pourquoi, alors, quand le MH370 a disparu dans cette zone avec 239 personnes à bord, cette coordination régionale ne s'est-elle pas immédiatement manifestée ? N'est-ce pas, selon l'amiral Locklear, exactement sa mission ?

En outre, le 8 mars 2014, la Thaïlande s'apprêtait à accueillir un autre exercice militaire important : l'opération « Cope Tiger », centrée sur la défense aérienne. Elle inclut les États-Unis, la Thaïlande et Singapour, ces deux derniers pays disposant des armées les mieux équipées de la région. « Le comble c'est qu'en 2014, le thème de l'exercice "Cope Tiger" était les opérations de recherches et de secours ! » remarque Matthias Chang. « Ont-ils donc participé aux recherches, puisqu'ils étaient tous sur place ? Pourquoi ne l'a-t-on pas su ? Et s'ils n'ont pas participé aux recherches, pourquoi ? »

Je lui avoue ma surprise. Je n'avais jamais entendu parler de ces opérations militaires de grande ampleur dans le golfe de Thaïlande et en mer de Chine du Sud. En fait, elles n'ont pas été mentionnées une seule fois au cours des dizaines de conférences de presse. Cela aurait pourtant dû être perçu comme une aubaine que d'avoir tous ces navires et ces avions singapouriens, américains et thaïlandais prépositionnés dans la zone de la disparition. Ce contexte de forte activité militaire maritime et aérienne dans la région rend d'autant plus surprenant le mutisme des radars ; non seulement de tous les radars locaux, mais aussi de tous les radars américains placés à bord des bâtiments américains sur zone dans le cadre des exercices militaires… Comment expliquer de manière rationnelle que cette concentration de moyens militaires n'ait pas fourni un seul écho radar pour préciser les mouvements erratiques du MH370 dans la nuit du 7 au 8 mars 2014 ?

Comment l'avion a-t-il pu être détourné ?

Que le MH370 soit au fin fond de l'océan Indien, comme nous l'affirment les enquêteurs officiels, ou caché à Diego Garcia, comme le croient des milliers d'internautes, ou confisqué par les services secrets pakistanais en vue d'une attaque sur Israël, comme le laisse penser Fox News, il faut aussi trouver quelques réponses sur la manière dont cet avion a pu être effectivement détourné.

Selon Tim Clark, le patron de la compagnie aérienne Emirates, « cet avion est resté sous contrôle jusqu'à la dernière minute ». Si c'est le cas, comment ? Il y a certes l'hypothèse la plus simple du « retournement » du commandant de bord ou du copilote, qui reste en suspens et qui a été largement promue, y compris par des fuites venant des autorités. C'est donc un scénario difficile à écarter entièrement et sur lequel je reviendrai. Mais deux autres révélations d'ordre technique quant à la prise de contrôle de l'appareil ouvrent de nouvelles options.

Aussi ahurissant que cela puisse sembler, le compartiment électrique et électronique (*EE bay*), qui n'est autre que le cerveau de l'avion, est à bord d'un Boeing 777 en accès libre à quiconque en connaît l'emplacement. Une vidéo de près de huit minutes mise en ligne de manière anonyme le 18 mars 2014 filme un pilote de la compagnie aérienne Varig montrant l'accès au système central d'un Boeing 777. Cette vidéo a semé l'effroi parmi les pilotes, car elle montre comment accéder à cette partie vitale de l'avion : il suffit de soulever le revêtement du sol pour lever la trappe située dans le plancher à l'avant gauche de la cabine de première classe pour descendre dans la *EE bay.* De là, tout l'avion peut être contrôlé. Si un équipage pirate met ainsi la main sur les commandes de l'avion, le cockpit est de facto désactivé, et l'équipage légitime ne peut plus faire quoi que ce soit. Pas même donner l'alerte, puisque le transpondeur a été éteint « d'en bas ». Un pilote de Boeing 777 m'affirme que, jusqu'à cette vidéo, ni lui ni la plupart de ses collègues n'avaient réalisé le danger que représentait cette absence de sécurisation de la trappe d'accès. « Nous-mêmes n'avons théoriquement pas le droit d'y descendre, sauf pour aller chercher les bombonnes d'oxygène de secours pour les pilotes », ajoute-t-il. Cette vidéo met un certain temps à se répandre, mais elle a un fort impact tant chez les

pilotes de Boeing 777 que chez les MHistes en quête de scénarios. Selon le scénario proposé par Jeff Wise dans son livre *The Plane That Wasn't There*, les deux passagers ukrainiens prennent en effet le contrôle de l'avion par la *EE bay*, le détournant ensuite vers un hangar souterrain au Kazakhstan.

L'autre option pour expliquer le détournement du MH370 est la prise de contrôle à distance des commandes de l'appareil. Boeing a en effet déposé en 2006 la technologie nécessaire pour y parvenir. C'est d'ailleurs le scénario favori de l'ancien Premier ministre Mahathir Mohamad. Le 18 mai 2014, il s'en prend directement à Boeing en citant sur son blog un article[101] qui détaille cette possibilité : la prise de contrôle d'un avion civil à distance, placé en mode « autopilote ininterruptible », afin de le faire atterrir ici ou là, sans que les pilotes puissent plus rien faire. Pourtant, on ne sait ni quels avions en auraient été équipés ni qui l'utiliserait : Boeing ? la compagnie aérienne ? un gouvernement ? Mais surtout, à quelles fins ?

Une autre explication ahurissante est apparue trois ans et demi plus tard, en septembre 2017. Le milliardaire chinois en fuite Guo Wengui, qui séjournait à Washington, DC, a déclaré publiquement que la vraie raison de la disparition de l'avion était de se débarrasser des personnes qui étaient au courant d'une opération de prélèvement d'organes dans un hôpital de Nanjing impliquant Jiang Mianheng, le fils de l'ancien secrétaire général du parti communiste Jiang Zemin. Extraordinaire. Pourtant, même s'il y a de plus en plus de preuves que des prélèvements et des transplantations illégales d'organes ont lieu en Chine – et Guo ne nous a pas épargné les détails de ces opérations effrayantes –, il semble tout à fait disproportionné de faire tomber un avion civil entier si vous ne visez que quelques personnes bien ciblées. Il serait sans doute plus facile et plus discret de les éliminer dans d'autres circonstances.

Le champ des possibles, ouvert par les recherches, par les connaissances ou par l'imagination des MHistes, semblait aussi vaste que l'océan Indien… Il semblait exister autant de pistes à suivre et à explorer que de lucioles dans la mangrove de Sungai Lebam[102]… Mais après avoir passé au crible tout ce que j'ai pu collecter sur le MH370, du

vrai au plausible, du possible au farfelu, en passant par la pure invention, les choses ont commencé à paraître beaucoup plus claires.

Le canular du message de détresse envoyé par le téléphone portable que Philip Wood avait caché dans son fessier, de la base militaire américaine de Diego Garcia, a été facile à éliminer, de même que la tentative d'appropriation par Freescale d'un brevet technologique de la plus haute importance. Mais c'est néanmoins en creusant ces pistes que l'on a constaté d'indéniables et problématiques bizarreries dans le cargo comme dans la liste des passagers, deux éléments qui restent problématiques. On a également découvert l'existence et la puissance impressionnante de la base américaine Diego Garcia, dont les liaisons ont été interrompues dans les heures qui ont suivi la disparition du MH370, une improbable escadrille de Boeing 777 de MAS mis au placard avant l'heure, la technologie déposée par Boeing pour prendre le contrôle des avions civils à distance, un vaste déploiement militaire dans la zone de la disparition du MH370 dont personne n'avait entendu parler…

Dès l'automne 2014, une rumeur tenace me parvint de multiples sources au point que je la mentionnai même à certains collègues du *Monde*. Elle soutenait l'une des premières théories qui avaient circulé sur Internet, impliquant la base américaine de Diego Garcia : le MH370 aurait été abattu alors qu'il s'en approchait. Mais maintenant elle provenait de sources plus fiables que de forums Internet non contrôlés : des diplomates de différentes régions, des hommes d'affaires très bien placés et avec des relations de très haut niveau. La même rumeur a même circulé au sein de l'Élysée. Selon ce qui était murmuré, le vol MH370 avait été abattu par l'US Air Force parce que sa trajectoire de vol indiquait son intention de s'écraser sur Diego Garcia. Il est pourtant difficile de trouver une explication satisfaisante à un scénario pareil : pourquoi un terroriste se rendrait-il jusqu'à une base militaire au milieu de nulle part pour écraser son avion et tuer ses passagers, alors qu'il pourrait le faire avec beaucoup plus d'impact immédiat en visant, par exemple, les tours jumelles de Petronas ?

Bien qu'elle soit pleine de trous et ne paraisse pas du tout convaincante, cette théorie a néanmoins continué à gagner du terrain et a été largement répétée dans les cercles de pouvoir et d'influence.

Beaucoup de gens qui refusaient de croire le récit officiel se contentaient de cette version alternative, à peine plus probante. Au moins, dans ce scénario, l'attaque de la base américaine expliquerait les tirs défensifs des forces américaines et les tirs expliqueraient la dissimulation. Pourtant, si la base américaine avait effectivement été attaquée, l'opinion publique aurait sans doute compris que l'avion avait « dû » être abattu…

De retour à Paris pendant l'été 2015, je déjeune au Waknine, une bonne brasserie près du pont de l'Alma, avec un colonel de réserve ayant travaillé pendant quinze ans dans les « services d'évaluation stratégique de l'État ». Quand arrivent les cafés, je lui demande son avis sur cette rumeur persistante. Pour elle – car le colonel est une femme –, si ces bruits ont pris l'ampleur que je lui décris, les États-Unis sont forcément au courant ; ils ont même pu les orchestrer eux-mêmes. « S'ils ne les font pas taire, c'est vraisemblablement que cela les arrange. Parce que cela fait diversion vis-à-vis de la vérité, qui est sans doute bien pire à assumer. » De ce point de vue, dire que l'avion a été « abattu parce qu'il attaquait une base américaine » a l'intérêt de placer les États-Unis en position de légitime défense. C'est nettement plus acceptable qu'une action délibérée, unilatérale, effectuée pour des intérêts supérieurs mais inavouables.

Une « rumeur-leurre » donc, voilà qui fait sens ! Mais à vrai dire, dans le cas du MH370, c'est plutôt à un déluge de rumeurs-leurres que l'on a assisté.

Les médias portent en fait une lourde responsabilité pour s'être faits l'écho de tout et de n'importe quoi dans cette affaire. Certes, ils ont pour eux la triste excuse que l'histoire se vendait tellement bien qu'il était difficile de résister. « Quand une rumeur se rapproche trop de la vérité qui ne doit en aucun cas être découverte, vous pouvez soit l'étouffer dans l'œuf, la noyer dans une multitude d'autres rumeurs concurrentes, soit simplement nourrir le doute », avait ajouté mon experte en désinformation, pendant nos cafés.

À partir de là, j'ai pris de plus en plus conscience que dans cette histoire compliquée, nous n'avions pas seulement affaire à de fausses rumeurs, mais aussi à des rumeurs fabriquées. Que quelque chose de

catastrophique soit arrivé au MH370 dans la nuit du 7 au 8 mars 2014 était néanmoins une réalité concrète. Et ce sont les débris de cette réalité qu'il fallait retrouver.

---

82. En mars 2015, l'entreprise NXP, leader du marché des puces sécurisées, acquiert Freescale pour 11,8 milliards de dollars.
83. Noel Randewich, « Loss of Employees on Malaysia Flight a Blow, U.S. Chipmaker Says », Reuters, 9 mars 2014.
84. Les *wafers* sont des plaques rondes en silicium qui servent de base à la fabrication des puces qui, elles, sont carrées, d'où l'utilité d'une optimisation.
85. Rapport « Factual Information: Safety Investigation for MH370 », *op. cit.*, p. 102.
86. mh370.gov.my
87. Article publié à l'issue du second congrès national de la Société malaisienne de génétique (13-15 novembre 1996).
88. Federal Agricultural Marketing Authority (Institut de promotion des produits agricoles malaisiens).
89. Rapport « Factual Information: Safety Investigation for MH370 », *op. cit.*, p. 107.
90. *Ibid.*, annexe I.18J, p. 580.
91. En 2011, un cargo de Asiana Airlines qui transportait 400 kg de batteries au lithium s'est écrasé suite à un feu en soute. Voir le cas UPS6, Addendum, p. 504.
92. Envoyé par Freescale Malaisie à Freescale Chine.
93. Nicholas Kulish, Mark Mazzetti, Ian Urbina, « Hired to Fight Pirates but Doomed by Boredom », *New York Times*, 23 février 2015.
94. Adam Zagorin, « US Used UK Isle for Interrogations », *Time Magazine*, 31 juillet 2008.
95. L'arrangement initial courait jusqu'en 2016, avec une extension possible de vingt ans supplémentaires.
96. Ground-based Electro-Optical Deep Space Surveillance.
97. Selon Planespotters.net, c'est notamment le cas des Boeing 777 de MAS numérotés 28415 (« mis hors-service août 2015 »), 28416 et 28418.
98. Selon Planespotters.net, en décembre 2015, il s'agit des Boeing 777 numéros 28409, 28417, 28419, 28410, 28413 et 28414.
99. Combined Arms Live Fire Exercise.
100. La VII^{e} flotte américaine contrôle tout l'ouest et le sud du Pacifique, ainsi que la plus grande partie de l'océan Indien. Sa base est à Yokosuka, dans la baie de Tokyo.
101. John Croft, « Diagrams: Boeing Patents Anti-Terrorism Auto-Land System for Hijacked Airliners », FlightGlobal, 1er décembre 2006.
102. Sungai Lebam, situé dans le sud de la Malaisie, est réputé pour ses marais peuplés de millions de lucioles.

6

LE COMITÉ DES FAMILLES LANCE UNE ENQUÊTE PRIVÉE

Le temps passe, et toujours aucune trace de l'avion dans l'océan Indien. L'été 2014 est derrière nous. Après l'annonce le 24 mars 2014, « au-delà de tout doute raisonnable », que le MH370 a « fini » dans le sud de l'océan Indien, l'intérêt des médias a progressivement baissé : les recherches allaient durer, voire s'éterniser. Il avait fallu deux ans pour retrouver l'AF447, dont on connaissait le lieu du crash dans un rayon de 70 kilomètres, et dont on avait retrouvé des centaines de débris ; combien de temps faudrait-il pour retrouver la carlingue du MH370, alors que l'on ne connaissait pas le lieu du crash et que l'on n'avait, six mois plus tard, toujours pas identifié le moindre débris ?

Lorsque le 18 juillet 2014, Malaysia Airlines perd un autre Boeing 777-200ER, au-dessus de l'est de l'Ukraine, avec 289 personnes à bord, le sujet est bien sûr couvert depuis l'Europe, mais *Le Monde* me demande un « écho local », « vu de Malaisie », du crash du vol MH17. « Un jour tragique dans ce qui a déjà été une année tragique », déclare le Premier ministre malaisien, Najib Razak. Il ajoute : « Nous découvrirons ce qui est arrivé à ce vol. Aucune piste ne sera écartée. Et s'il est avéré que l'avion a été détruit par un tir hostile, nous insisterons pour que les coupables soient rapidement portés devant la justice. » J'ajoute dans l'article que ces promesses ont « un goût amer de déjà-entendu […], même si la situation semble plus explicite dans cet accident que lors de la disparition du MH370 restée mystérieuse ».

Pour certains amis sino-malaisiens, ce nouveau drame est une preuve supplémentaire de la malédiction qui s'abat sur le pays en punition de la

corruption du gouvernement. Dans l'histoire chinoise, depuis la dynastie des Zhou, il y a plus de trois mille ans, quand un pays est touché par de nombreuses catastrophes, c'est que l'empereur a perdu le « mandat du Ciel ». Il est temps de le renverser.

Je continue donc de penser à l'« autre vol », dont la disparition n'a toujours pas été élucidée. À l'occasion de mon passage à la fin de l'été au service « Enquêtes » du journal, Béatrice Gurrey, cheffe du service des grands reporters, a accepté ma proposition de faire le point sur cette affaire, afin d'en souligner les bizarreries. Mais « pas pour dire que l'on ne sait rien de plus », insiste-t-elle.

Au cours des derniers mois, quelques informations sont tombées sur le MH370 ; jamais rien de suffisamment important pour susciter un article en soi. Le 20 août, le journal malaisien *The Star* révèle que trente ordinateurs liés à l'enquête (appartenant à des personnels du département de l'aviation civile, du Conseil de la sécurité nationale et de Malaysia Airlines) ont été la cible d'une cyberattaque de haut niveau dès le 9 mars, le lendemain de la disparition de l'avion. Et que l'adresse IP de l'ordinateur récipiendaire de toutes ces informations est en Chine, ce qui à vrai dire ne signifie pas grand-chose. Le patron de la cybersécurité en Malaisie, le Dr Amirudin Abdul Wahab, affirme dans l'article du *Star* qu'il y avait, dans les informations extraites des ordinateurs ciblés, « des données confidentielles, notamment des minutes de réunions et des documents confidentiels dont certains étaient liés à l'enquête sur le MH370 ».

Il y a aussi l'information reprise à travers le monde, à partir du lundi 15 septembre, selon laquelle le chef de la police indonésienne, le général Sutarman, « sait ce qui s'est vraiment passé pour le MH370 ». Le scoop sort d'abord le vendredi 12 septembre 2014 sur le site d'information en ligne indonésien Kompas.com, qui cite l'intéressé ; le chef de la police indonésienne, Sutarman, aurait déclaré : « J'ai parlé avec le chef de la police de Malaisie, Tun Mohammed Hanif Omar, je sais ce qui est vraiment arrivé au MH370. » Le lendemain, samedi 13 septembre, le site Tempo.co cite également Sutarman : « La police de Malaisie et moi savons réellement la cause, mais je ne veux pas la révéler ici. » Les médias reprennent ces citations à l'envi. Peu vérifient que l'homme présenté comme le chef de la police de Malaisie, Hanif

Omar, a quitté ses fonctions au sein de la police en… 1994. Ce qui atténue évidemment la crédibilité de l'information, démentie ensuite, comme l'on pouvait s'y attendre, et par l'Indonésie et par la Malaisie. Mais ces déclarations réveillent et renforcent l'impression générale qu'il existe une autre vérité que la version officielle.

Premiers contacts avec « le Français »

J'ai entendu dire à plusieurs reprises depuis quelques mois qu'un Français, « le Français » plutôt, qui avait perdu sa femme et deux de ses trois enfants dans le vol, se battait en France pour que la vérité soit faite ; qu'il figurait souvent dans les médias ; qu'il levait des fonds pour financer une enquête privée. C'est un dirigeant du groupe de cimenterie français Lafarge. À l'époque des faits, il venait de quitter son poste à Pékin pour prendre de nouvelles fonctions à Paris, tandis que sa femme était restée en Chine avec leurs deux plus jeunes enfants, le temps de finir l'année scolaire. Ses amis le décrivent comme l'archétype du type bien, « intègre », « droit dans ses bottes »… J'ai l'intention de le contacter tôt ou tard même si, *a priori*, je ne vois pas ce que les familles peuvent apporter à l'enquête. En anglais, on les appelle les « NOK », *Next of Kin*, ce qui couvre les proches du premier cercle. Je les vois comme les tragiques victimes collatérales de ce drame qui les a engloutis, et dont le mystère insoutenable continue de les consumer jour après jour. Je trouve finalement son adresse électronique par connaissances interposées et lui demande un rendez-vous téléphonique. Je lui explique que mon journal est prêt à publier un point sur l'enquête, et je répète dans mon message les consignes reçues : « … mais pas pour dire que l'on ne sait rien de plus ».

Sans s'encombrer d'un « Bonjour », ou d'un quelconque « Merci de votre message », Ghyslain Wattrelos me répond :

Les médias sont malheureusement tous les mêmes ! On ne sait rien de plus alors ça ne les intéresse pas !

Cela mériterait d'être publié, je trouve cela proprement scandaleux.

On sait que 239 personnes ont disparu il y a deux cents jours, sur l'avion le plus sûr du monde, volant sur une des compagnies les plus

sûres du monde, dans une des zones les plus surveillées de la planète.

On sait aussi depuis le départ qu'on nous a menti mais cela les médias n'en parlent pas et se laissent balader depuis le début.

En tout cas sur ce sujet, il serait effectivement temps que vous réagissiez.

Mais il va falloir bosser car c'est très compliqué. Si vous êtes prête à vraiment vous impliquer et ne pas relayer la désinformation qui est aujourd'hui australienne, je veux bien vous parler mais je suis maintenant à Paris. On peut faire un Skype, samedi matin serait l'idéal pour moi (est-ce possible pour vous, ce serait samedi après-midi).

Cordialement,

Ghyslain Wattrelos.

L'échange a l'avantage d'être franc. D'entrée de jeu. Et l'homme a l'air déterminé. Je comprends que les télévisions l'apprécient ; il est ce que l'on appelle un « bon client » dans le jargon des journalistes. Le rendez-vous Skype est donc pris pour le samedi 27 septembre. Mais l'heure et la date de notre premier entretien téléphonique tombent en fait très mal.

Je passe une partie de la journée du samedi 27 septembre aux abords du Parlement de Hong Kong, où un rassemblement important d'étudiants et de lycéens s'est constitué. Règne une tension inhabituelle. La nuit précédente, quelques dizaines de lycéens ont pris d'assaut Civic Square, un petit parvis placé devant les nouveaux immeubles du gouvernement de Hong Kong, et Joshua Wong, leur jeune et remarquable leader[103], a été arrêté par la police. On est sans nouvelles de lui… Depuis que Pékin a annoncé le mode d'élection du numéro un hongkongais, la Fédération intersyndicale des étudiants de Hong Kong a prévu une grève d'une semaine, lancée le lundi 22 septembre. Mais au lieu de finir le vendredi soir, comme prévu, la mobilisation s'est amplifiée et a évolué en tout autre chose… Bref, prise dans l'action de mon actualité locale, puis coincée dans le trafic du samedi dans mon bus qui n'avance pas, je préviens mon interlocuteur français d'un léger retard pour rejoindre mon ordinateur. Cela ne l'arrange pas. On remet à plus tard. La nuit suivante, les organisateurs d'une autre manifestation, « Occupy Central », initialement prévue trois jours plus tard pour quarante-huit heures, appellent leurs partisans à rejoindre le mouvement étudiant séance tenante. Dimanche, la police sort les gaz

lacrymogènes contre la foule. Du jamais-vu à Hong Kong. Les parapluies s'ouvrent comme autant de boucliers. C'est le baptême, dans les larmes et les nuages de fumée blanche, du mouvement éponyme, dit « des parapluies », qui va durer soixante-dix-neuf jours.

Avec cette actualité qui s'emballe sur ma petite zone, toutes les nouvelles tentatives de se parler échouent successivement. Je finis par renoncer provisoirement à cette enquête. « Je comprends », m'écrit Ghyslain Wattrelos.

Un mois et demi plus tard, le 8 novembre, au gré d'une éclaircie passagère dans ce mouvement, le contact par Skype est enfin établi. Je rencontre un homme en colère, impatient et déterminé à obtenir « toute la vérité ».

« Tout est faux, on nous ment depuis le début » est sa phrase fétiche. Je l'avais déjà entendue en regardant, via YouTube, ses interventions sur différents plateaux de télévision. Il souligne, à juste titre, que les Malaisiens ont « fait chercher en mer de Chine pendant une semaine avant d'avouer qu'ils savaient que l'avion avait fait un angle droit vers l'ouest. Juste pour faire diversion et gagner du temps… ».

Il s'insurge que « des 300 débris soi-disant identifiés par satellite, pas un seul n'ait été retrouvé ». Il ne croit pas un mot de la version officielle et est persuadé que les pings d'Inmarsat « ont été inventés ».

Les deux autres personnages clés du projet de levée de fonds : Sarah Bajc et Ethan Hunt

Je demande à Ghyslain Wattrelos des informations sur le Comité des familles monté en juin autour d'un projet de levée de fonds publics intitulé « Reward MH370 » (« Récompense pour le MH370 »). Le comité est parti du principe que la vérité sur l'affaire était cachée, et que forcément certaines personnes, quelque part, savaient. L'objectif initial était de lever 5 millions de dollars, qui serviraient de prime à qui livrerait des informations susceptibles de faire avancer l'enquête. Cinq personnes ont constitué le comité, me dit-il. Bien qu'il eût souhaité que les Malaisiens et les Chinois y fussent associés, l'opération a finalement été lancée très vite, trop vite même, par le biais du site spécialisé en

levées de fonds publics (*crowdfunding*) Indiegogo. Hormis deux Indiens et lui, ce sont principalement l'Américaine Sarah Bajc (prononcer « bay-jack »), professeure de mathématiques et d'économie à Pékin, et l'Australien Ethan Hunt, homme d'affaires qui travaille entre Shenzhen et Hong Kong, qui gèrent le projet. La campagne, à présent terminée, n'a levé que 100 516 dollars. C'est décevant. L'argent va finalement financer le début d'une enquête privée. Mais l'offre de récompense de 5 millions de dollars reste en ligne.

L'énigmatique Sarah Bajc

Au gré des quelques échanges suivants, Ghyslain Wattrelos m'affirme avoir été mis en garde, directement et indirectement, au sujet de l'« Américaine », déjà au centre de plusieurs rumeurs sur Internet. Elle était depuis deux ans la petite amie, récemment fiancée, de l'Américain Philip Wood, dont le portable aurait envoyé le fameux-fumeux message de détresse de Diego Garcia. D'après Ghyslain Wattrelos, Sarah Bajc en fait trop, elle est sur tous les fronts, elle gère et contrôle tout : les interviews, les pages Facebook, la levée de fonds, l'enquête privée…

Bien que les deux principales communautés touchées par le drame soient les familles chinoises et malaisiennes, c'est pourtant Sarah Bajc qui monopolise l'antenne dès qu'il s'agit du MH370. Elle devient, dès les premières heures du drame et pendant les mois qui suivront, la voix et le visage des proches du MH370 sur toutes les grandes chaînes de télévision internationales.

Ghyslain Wattrelos ne nie pas que cette femme soit une pro de la communication. Au contraire, elle sait fondre en larmes juste quand il faut. Au point que ses « performances télévisées » ont été mises en doute par un certain nombre de MHistes, qui la prennent pour une « actrice de crise », un emploi typiquement américain semble-t-il, qui consisterait à tenir un rôle le temps d'une vraie-fausse actualité. C'est fou ce que l'on découvre sur Internet… « Ma mère est partie quand j'avais sept ans. Mon père était alcoolique. Je suis indépendante depuis que j'ai seize ans. J'ai réussi à aller à l'université. On a dû se débrouiller », déclare-t-elle au quotidien britannique *The Guardian*[104].

Toujours est-il que son profil LinkedIn est irréprochable. Certes, Sarah Bajc n'est pratiquement jamais restée à un poste plus de deux ans. Elle a occupé des fonctions importantes à Tel-Aviv chez Tescom, société israélienne de haute technologie informatique, qui dispose aussi d'une branche armement. Elle parle chinois. À Pékin, elle était *business director* du « groupe de partenariat stratégique » de Microsoft China, dans la partie recherche et développement. Chaque poste sur son profil est assorti de plusieurs recommandations. Cette femme, à en croire les commentaires de ses anciens collègues, est passionnée, précise, bonne chef, ne laissant rien au hasard et tenant fermement les rênes. On peut lire entre les lignes que ça ne rigole pas dans les rangs, mais elle semble surtout très professionnelle.

Faut-il dès lors s'étonner qu'après de telles responsabilités, dans des sociétés aussi sensibles que Tescom en Israël et Microsoft en Chine, elle ait soudain décidé de devenir enseignante « par amour des enfants », comme elle l'indique sur le site de l'école britannique de Kuala Lumpur dans laquelle elle travaille depuis 2014 ? Faut-il questionner son déménagement de Pékin à Kuala Lumpur, quelques mois après la disparition de son fiancé, Philip Wood, sur le vol MH370, alors même que sa seule raison d'aller en Malaisie était de l'y rejoindre ?

« C'est très surprenant qu'elle ait eu un visa sans bonne raison de venir ici, surtout si elle a travaillé par le passé pour une société israélienne[105]. Cela prouve des appuis inhabituels ou le soutien de l'ambassade américaine », me dira plus tard à son sujet un membre du groupe des familles malaisiennes. Paradoxalement, même si les médias occidentaux continuent de la solliciter longtemps après le 8 mars 2014, Sarah Bajc n'a jamais réussi à gagner la sympathie des autres NOK. De leur point de vue, elle ne représente qu'elle-même. Elle n'ira d'ailleurs pas aux cérémonies organisées par les familles pour le premier anniversaire du drame, en mars 2015.

Elle indique, dans l'une des nombreuses interviews télévisées données à CBS News, que son appartement à Pékin a été visité à deux reprises sans que rien y ait été volé. Elle laisse clairement entendre que les services secrets chinois ne savent pas s'y prendre. Mais pourquoi les services secrets chinois s'intéresseraient-ils à elle au point de visiter deux fois son appartement ? Les services chinois se posent-ils les mêmes

questions que certains MHistes sur le profil de Sarah Bajc ? Elle affirme aussi avoir été victime de « menaces de mort » dans les semaines qui suivirent la disparition du MH370…

Se peut-il qu'elle soit non pas une actrice de crise, mais plutôt l'un de ces « agents dormants » (*sleeper agent*) dont John Le Carré a révélé l'existence dans ses romans et que la CIA ou d'autres services secrets du même acabit gardent en réserve et « déclenchent » le jour venu, si besoin est ? Mais dans quel but ? Contrôler les familles et garder la main sur la communication autour de l'affaire ?

Lors d'une soirée d'anniversaire, dans un élégant appartement de Hong Kong abritant un début de collection d'art contemporain chinois, je rencontre une journaliste américaine anciennement basée à Pékin. Nous entamons la conversation comme toujours entre journalistes : confrères communs, postes communs, reportages communs. Elle aussi a couvert le MH370, mais de Pékin. Et c'est elle, Shannon Van Sant, journaliste de la grande chaîne télévisée américaine CBS News, qui la première a appelé Sarah Bajc. « C'était facile et difficile à la fois, me dit-elle, parce que nous étions bonnes amies. » Je plonge le nez dans mon grand verre de vin pour cacher ma surprise. Shannon était en fait très proche de Sarah Bajc, la femme que l'on m'a décrite comme « agent du Mossad ou de la CIA » ! Mais c'est donc aussi en raison de cette amitié que Sarah Bajc a beaucoup été interviewée… Shannon m'explique que, bien avant le 8 mars 2014, Sarah Bajc s'était rapprochée de son groupe d'amis, d'autres journalistes américains. Ils sortaient souvent ensemble, dans les mêmes endroits. Une information qui peut être interprétée de deux manières : stratégie ou coïncidence ?

Ma rencontre avec Sarah Bajc dans un bar de TTDI, le quartier de banlieue de Kuala Lumpur où elle réside, en février 2015, ne sera guère concluante. Je ne suis convaincue ni de sa sincérité ni de sa duplicité. Elle me parle de plus de vingt scénarios que les membres des familles n'ont pas encore réussi à entièrement écarter, juste après m'avoir affirmé que l'une des meilleures explications, selon elle, était celle d'un « problème de fond causé par l'incompétence et la corruption tellement répandues en Malaisie ». Elle mentionne aussi la possibilité d'un « cover-up délibéré » et va jusqu'à déclarer que « les États-Unis ou l'Angleterre sont certainement impliqués ». Cherche-t-elle à me sonder,

à m'influencer, ou dois-je croire que sa confusion et ses incohérences sont dues à son épuisement ?

Un nouveau lien entre Sarah Bajc et John Le Carré s'ajoute à son histoire en avril 2016 lorsqu'elle informe ses camarades du groupe des familles qu'elle va quitter la Malaisie après deux ans de séjour. À partir de juillet, elle sera basée… à Panama. Pour la légende, on ferait difficilement mieux. « Exactement comme je l'ai toujours prédit : elle a terminé sa mission de deux ans ! » me dit alors Ghyslain Wattrelos, qui a toujours soupçonné Sarah Bajc de jouer un rôle ambigu dans ce drame.

Quant à son « fiancé », Philip Wood, le seul adulte américain à bord du vol[106], Ghyslain Wattrelos le trouve presque aussi problématique. Employé d'IBM, dont les liens avec le gouvernement américain sont connus, son CV sur son compte LinkedIn est aussi succinct que celui de Sarah Bajc est riche. Il commence en 2011, avec IBM ; comme s'il avait été « fabriqué » pour l'occasion. Mais jusqu'à quarante-sept ans, que faisait-il ? et qui était, au juste, Philip Wood ? Je ne trouve presque rien sur lui sur Internet. Pas une participation à une conférence, à une épreuve sportive, à un voyage de groupe… Sa famille, ses enfants, son ex-femme, ses parents n'ont jamais pris contact avec les autres familles. Le seul de ses contacts LinkedIn qui ait répondu à un message de ma part m'a indiqué qu'il ne souhaitait pas me parler de Philip Wood.

Les nombreuses photos de Sarah Bajc et de son fiancé Philip Wood que l'on trouve en ligne ont un petit côté surfait. Les deux tourtereaux cinquantenaires, souvent serrés l'un contre l'autre, la peau légèrement grillée par un soleil peut-être thaïlandais ou balinais, posent devant des décors idylliques de mer chaude ou de soleil couchant… Par contraste, les familles asiatiques, qu'elles soient chinoises, malaisiennes ou indiennes, de même que les deux familles françaises, ont fait preuve d'une grande pudeur en la matière. Peut-être n'est-ce qu'une simple question de différence culturelle.

L'Australien Ethan Hunt

Ghyslain Wattrelos est plus neutre au sujet de l'« Australien », qui se serait « pris de passion pour l'enquête ». Ethan Hunt n'a pourtant pas

le moindre lien avec l'avion. Il ne connaissait aucun passager du vol. Il n'a aucun lien non plus avec Tom Cruise, si ce n'est qu'il porte le nom du personnage principal de *Mission : impossible*. Sur le site Indiegogo de la campagne de levée de fonds, Ethan Hunt se présente comme le P.-D.G. de Rapide 3D (une société d'impression 3D située en Chine), ancien pilote de l'air, détective privé expérimenté et brillant leveur de fonds sur Indiegogo. « Avec lui, cela passe bien au téléphone », me dit Ghyslain Wattrelos.

Il m'apprend donc que l'enquête privée a été lancée. Un bureau de détectives privés a été sélectionné à Singapour, « des gens très bien, proches de la CIA », aurait dit Sarah Bajc aux autres membres du comité pour justifier ce choix, qu'elle a fait seule. Les enquêteurs sont censés fournir des comptes-rendus d'enquête réguliers. Mais sous prétexte que son e-mail n'est pas sécurisé, Ghyslain Wattrelos n'y a pas droit. C'est Sarah Bajc qui reçoit les comptes-rendus ; elle trie les informations, enlève les noms sensibles et fait suivre ensuite aux autres membres du comité.

Je trouve ce qu'il me relate aberrant. Comment le Comité des familles du MH370 peut-il être, de fait, dirigé par la petite amie du seul Américain adulte à bord et par un Australien sans aucun lien avec le moindre passager de l'avion ? Cela pose un problème évident de légitimité et de crédibilité. Les familles malaisiennes et les familles chinoises, qui représentent les trois quarts des passagers, ont leurs propres organisations et n'ont pas vraiment rallié l'initiative de Reward MH370. Chaque groupe est en fait guidé par ses propres réflexes et influencé par son propre contexte. Je le comprendrai au gré de mes rencontres ultérieures avec les uns et les autres.

En attendant qu'il vienne lui-même voir tout cela de plus près, je propose à Ghyslain Wattrelos de rencontrer le Tom Cruise australien, puisque Ethan Hunt est, comme moi, basé à Hong Kong.

Le 21 novembre, je renverrai ce message à Ghyslain Wattrelos :

Cher Monsieur,

La personne dont vous m'avez donné les coordonnées n'est jamais venue au RV. Je vous donnerai quelques détails par Skype ou FaceTime quand ce sera possible pour vous.

Merci d'avance.

Ma tentative de contact avec « Tom Cruise » a en effet été bizarre. J'étais, ce jour-là, au beau milieu d'un tournage de télévision. J'avais abandonné mon caméraman après l'interview d'un politologue, le temps d'aller au rendez-vous convenu par e-mail avec Ethan Hunt, dans Central, au FCC, le Foreign Correspondents' Club. Cet immeuble en brique d'avant-guerre respire l'époque coloniale de Hong Kong – hauts plafonds, ventilateurs, carrelages anciens, bar en bois foncé… Ce fut l'un des Q.G. des correspondants étrangers pendant la guerre du Vietnam, la crise des boat-people, et le rendez-vous de tous les *China watchers*[107] avant l'ouverture de la Chine. En route, j'appelle Ethan Hunt à plusieurs reprises, sans succès. Il finit par décrocher quand je tente son numéro chinois. Visiblement surpris, il m'indique pourtant être en chemin. Au bout de quarante-cinq minutes, je rappelle le numéro chinois, qui ne répond plus… Ethan Hunt a disparu. Je retourne finalement à mon tournage deux heures plus tard, assez perplexe quant à ce qui vient de se passer. On est à Hong Kong, pas en Inde. Ce genre de raté n'arrive pour ainsi dire jamais dans cette ville sans grève, sans panne, sans surprise… J'envoie un texto pseudo-inquiet : « J'ai attendu jusqu'à 18 heures. Rien de grave ? »

La réponse arrive deux jours et demi plus tard. Elle flirte avec le burlesque :

> *Hi Florence, je suis désolé pour vendredi. Je suis tombé dans la rue et ai cassé mon téléphone, me blessant également légèrement. J'ai été emmené à l'hôpital pour un check-up. Maintenant ça va mais il m'a fallu un nouveau téléphone. Je suis à nouveau en Chine mais reviendrai en début de semaine [à Hong Kong] pour vous rencontrer.*

J'ai du mal à imaginer dans quelle position il faut tomber pour casser son téléphone. En outre, à Hong Kong, un téléphone s'achète comme un paquet de cigarettes, à toute heure du jour ou de la nuit. Quant à devoir repartir en Chine pour retrouver mon adresse mail… Il renchérit toutefois avec un e-mail de deux pages, des plus cohérents et assez convaincant, dans lequel il me résume sa position. Nous convenons alors d'un nouveau rendez-vous, cette fois dans le petit café Corridor de

Causeway Bay, caché au fond d'un étroit couloir, un lieu atypique dans ce quartier de Hong Kong qui a fait parler de lui à travers la planète pour ses pas-de-porte les plus chers du monde.

Il commence par me montrer son passeport pour lever les doutes que je pourrais avoir sur son nom. Je le regarde à peine, en plaisantant ; je souhaite instaurer un rapport de confiance. Finalement, s'appeler Ethan Hunt de nos jours, c'est comme s'appeler Julien Sorel en 1830 ; ça peut arriver. L'échange dure trois heures. Je noircis treize pages de mon carnet de notes. Il connaît l'affaire sur le bout des doigts et, penché bien bas sur ses coudes écartés, m'étourdit d'informations comme autant de confidences.

Il y a eu manipulation, désinformation et cafouillage dès le premier jour. Ils ont tout fait pour gagner du temps, pour mieux dissimuler ce qu'ils avaient à dissimuler. Il ne croit pas, lui non plus, à l'explication officielle du « corridor sud », qu'il trouve trop pratique. Cela dit, il est garanti que l'avion ne sera pas retrouvé, si c'est vraiment là qu'il est. C'est donc le scénario idéal si vous avez des choses à cacher. En outre, si l'avion était arrivé à bout de carburant en vol, il serait tôt ou tard tombé en vrille après l'extinction de ses moteurs, et aurait explosé lors de l'impact avec la mer. Cela aurait créé un champ de débris immense. Il me cite le cas d'un petit avion avec deux passagers à bord qui s'est écrasé à Cuba deux mois auparavant, dont on a retrouvé les morceaux sur plus de cinq kilomètres à la ronde. Et il précise que l'avion en question mesurait à peine 5 % d'un Boeing 777. Aux Maldives, des villageois ont vu un avion voler très bas. Et à l'ouest de la Thaïlande, en mer d'Andaman, on a repêché trois corps non identifiés. Pourquoi ne pas chercher par-là ?

Il parle vite, d'un débit presque continu : « Difficile à croire » que le Premier ministre australien, Tony Abbott, engage des dépenses pareilles pour aller explorer les abysses en quête de quelque chose qui n'y est sans doute même pas. « Absurde », l'excuse selon laquelle le radar australien superpuissant, *« over the horizon »*, le JORN (Jindalee Operational Radar Network), était « éteint ce jour-là » et n'a donc pas détecté cet énorme avion volant au large des côtes australiennes pendant près de deux heures. « Incohérente et incomplète », la liste de la cargaison.

« Suspect », le fait que les passagers aient été répartis à l'avant et à l'arrière de l'avion, ce qui laisse penser que l'avion transportait des marchandises très lourdes en soute que l'on ne retrouve pas sur la liste. Il mentionne aussi cet appel, signalé dans certains médias mais jamais confirmé, qu'aurait tenté le copilote au passage de l'avion au-dessus de la ville de Penang au moment de s'éloigner des côtes de Malaisie par l'ouest. On en vient à l'accident du MH17 au-dessus de l'Ukraine : « Huit cents avions utilisaient la même route et c'est encore Malaysia Airlines qui est touchée. Vous appelez cela un hasard, deux avions identiques de la même compagnie aérienne en quatre mois ? Statistiquement, c'est de l'ordre de l'impossible ! » Et les téléphones portables ? Quiconque prend l'avion dans la région a vu les Chinois à bord : non seulement ils ont tous plusieurs portables, mais la plupart ne prennent jamais la peine de les éteindre ; ils se mettent tous à biper quand l'avion descend en altitude avant l'atterrissage… D'ailleurs, comment n'a-t-on pas géolocalisé ces centaines de téléphones portables que l'on peut prétendument repérer même éteints ? Apple aurait pu se manifester ! Il soupçonne que des « bloqueurs » ont été disposés dans l'avion. Il m'affirme que ces petites machines s'achètent pour quelques dollars en Chine et sont de plus en plus répandues, notamment pour interrompre les communications avec l'extérieur pendant les réunions. Ethan Hunt questionne aussi l'attitude de CNN, qui a tellement couvert l'affaire et dit tout et son contraire que c'en est devenu risible… Autant de nouveaux morceaux du puzzle, à examiner et à trier.

Ethan Hunt voue par ailleurs la plus grande admiration à Sarah Bajc. « Une femme très intelligente, qui a la tête sur les épaules. » C'est aussi pour elle qu'il s'est lancé dans cette aventure. « J'ai le temps, l'argent, je n'ai pas d'attaches familiales, je suis patron de mon entreprise, et j'ai le recul que n'ont pas les familles », résume-t-il.

Bref, Ethan Hunt est l'homme de la situation. J'apprendrai plus tard que c'est par son compte hongkongais qu'a transité tout l'argent levé par la campagne Indiegogo. Je cherche les fausses notes dans son discours. J'en trouve peu. Si : il mentionne le chiffre de « 5 millions de dollars » à trois reprises dans trois contextes différents. Chiffre fétiche pour lui ? Il lâche aussi au détour de la conversation qu'il ne sort

« jamais sans au moins un ou deux téléphones, un iPad et un ordinateur ». Je résiste à l'envie d'ajouter : « Jamais ? Sauf vendredi dernier alors ? » Je lirai quelques semaines plus tard le portrait en demi-teinte, pour ne pas dire circonspect, qu'avait fait le *Guardian*[108] d'Ethan Hunt. « Il lui a fallu huit semaines pour entrer en contact avec Sarah Bajc bien qu'il se targue sur son CV disponible en ligne d'être un enquêteur aguerri », note avec ironie l'auteur de l'article. Outre son profil complexe – ancien militaire, enquêteur privé, homme d'affaires ayant dirigé des salles de gym et fabriquant à présent des imprimantes 3D en Chine –, il se vante maladroitement dans l'article d'avoir exécuté quelques basses besognes « à la manière chinoise ». Cela crée un indéniable malaise quant au personnage.

Au cours de notre rendez-vous, il me confirme que le comité a indiqué à la société de détectives privés de Singapour quelques pistes à explorer en priorité. Mais ils ont décidé, pour protéger leur enquête, de ne pas faire connaître le bureau choisi. Et de ne pas partager les résultats non plus. Tout au moins pas pour le moment.

Quand je sors du Corridor Café, un peu étourdie par cet échange-tourbillon, décousu et intense, la nuit est déjà tombée. Mais il ne fait jamais vraiment nuit dans ce quartier de Hong Kong inondé de lumières par les vitrines, les écrans publicitaires géants et les phares des taxis rouges qui attendent en colonne leur prochaine course. *« Som wan doh ! »* Avec cette consigne en trois syllabes, qui énonce précisément mon adresse en cantonais, n'importe quel taxi hongkongais me ramène chez moi sans autre forme d'explications.

Il se trouve qu'un ami de longue date, travaillant également dans le renseignement privé dans la région, connaît bien le bureau de détectives retenu par le Comité des familles. Il ne partage pas l'enthousiasme de Sarah Bajc à leur sujet. C'est à Singapour l'un des bureaux les mieux établis, tenu par un ancien militaire. D'après cet expatrié, dans la région depuis près de trente ans, ce sont des « gens bien » qui gèrent ce bureau de détectives privés, mais leurs résultats sont souvent « assez nuls », me dit-il. Je garde à l'esprit qu'il me parle de concurrents. Cependant, quand j'obtiens quelques-uns de leurs rapports « secrets et confidentiels », je suis tentée de partager son point de vue.

Le projet « Melon »

Le nom de code du projet d'enquête privée sur le sort du MH370 est « Melon ». Soit. Le premier sujet du rapport du 14 octobre 2014 est présenté en trois parties : « objectif, mission, résultats ». Rien d'extraordinaire.

L'objectif : vérifier s'il y a eu connexion du téléphone portable du copilote quand l'avion a survolé Penang.

La mission : trouver des sources au sein de l'industrie des télécoms en Malaisie, obtenir des informations sur les signaux téléphoniques émis à partir du MH370, obtenir des informations techniques sur l'émission d'un téléphone portable éteint.

Les conclusions à ce jour : les conversations avec diverses sources au sein de l'industrie ont livré des informations discordantes. Une source indique qu'un téléphone éteint ne peut rien émettre et que tous les téléphones devaient être éteints, puisque les passagers sont dans un avion. Une autre source dit qu'un téléphone émet même en « mode avion ».

Je suis ahurie de la médiocrité de ce que je lis. Cela me rappelle les conférences de presse des premières semaines : « Oui, non, peut-être, on vous dira cela plus tard… »

Dans la partie « Indonésie » du même compte-rendu, il y a pour « objectif » de « vérifier l'information selon laquelle le général Sutaraman (sic) [son nom exact est Sutarman] sait ce qui est arrivé au MH370 ». La « mission » va consister à « trouver l'adresse du général Suman (sic) [son nom exact est toujours Sutarman] et identifier sa routine de déplacement pour voir quand ce serait possible de lui parler seul à seul ». Voilà qui commence à ressembler à du vrai Sherlock Holmes ! Hélas, l'excitation est de courte durée. Résultats à ce jour : « Nous avons constaté que le général est toujours entouré de son aide de camp et d'agents de sécurité. Le responsable des relations publiques au quartier général de la police […] nous a dit que pour le moment, nous ne pourrions pas rencontrer le général. »

Le compte-rendu de novembre fait à peine une page et n'apporte carrément aucune information. Sous le titre « Maldives », on lit : « Notre agent de terrain n'a pas réussi à obtenir les informations liées

aux atterrissages du 8 mars 2014. Alors qu'au début tout indiquait qu'il aurait des sources en mesure de nous fournir l'information, il semble que personne ne parle. Nous allons persévérer. »

Mais le compte-rendu du 6 décembre 2014 comporte en revanche matière à scoop. La source des enquêteurs, présentée comme un membre de la police ou de l'armée, ferait partie de l'équipe officielle d'enquête sur la disparition du vol. Cette source dit deux choses importantes : d'abord, que le pilote a demandé deux heures de fioul supplémentaires sans être questionné. Ensuite, que le pilote a demandé spécifiquement à être sur ce vol. Ces deux informations sont de la dynamite. Si elles sont vraies, elles incriminent de manière quasi certaine le pilote Zaharie Ahmad Shah !

Je soumets ces informations à trois amis, Tom, Wolf et Jason, tous trois pilotes de Boeing 777 sur l'une des meilleures compagnies aériennes du monde. Leurs verdicts concordent. Il est injustifiable sur une route de moins de six heures comme Kuala-Pékin de demander deux heures de carburant supplémentaire. Pourquoi ? Parce que chaque heure de vol correspond à environ 7 tonnes de kérosène pour un Boeing 777, et qu'il n'y a aucune raison de transporter 14 tonnes de plus. Quand bien même un pilote ferait une telle demande, cela susciterait forcément un « appel » de contrôle d'un supérieur et *a priori* un refus ; d'autant que les conditions météo, parfaites cette nuit-là, ne laissaient présager aucune complication sur le vol MH370.

Or, on connaît précisément la quantité de fioul contenue en soute avant le décollage, grâce à deux sources convergentes : le relevé ACARS émis avant le décollage et la fiche technique de Malaysia Airlines. L'avion 9M-MRO avait embarqué 49,1 tonnes de carburant, à 0,1 tonne près. « C'est exactement ce que j'aurais pris pour ce vol », m'affirme Tom, qui me fait le décompte : « On a un vol qui dure entre cinq heures trente et six heures ; on compte 7 tonnes par heure de vol, ce qui est généreux, à quoi on ajoute une demi-heure s'il fallait se dérouter pour une urgence en fin de trajet, et encore une autre demi-heure comme précaution, sachant aussi que l'on brûle plus [de carburant] lors du décollage et moins une fois atteint l'air raréfié de l'altitude optimale de croisière… »

Bref, le pilote n'a pas embarqué de quoi voler deux heures de plus que prévu. Et, vu sa réputation et son expérience, il est hautement improbable qu'il ait même tenté une telle demande, qui l'aurait décrédibilisé.

Il est objectivement tout aussi impensable que la « source » de l'enquête privée, ce membre de la police ou de l'armée au sein de l'équipe officielle, fasse une telle erreur. À moins qu'elle ne soit intentionnelle, avec pour but de désinformer l'enquête privée, donc les familles ?

Quant à l'information selon laquelle le pilote Zaharie Ahmad Shah aurait demandé à être sur ce vol, elle surprend aussi les pilotes que j'interroge. « Cela ne se fait vraiment pas dans notre métier, sauf en cas de force majeure, évidemment. C'est généralement assez mal vu de demander un changement dans le tableau de service ; on évite tous de le faire », m'indiquent-ils. Pour des raisons de sécurité, les pilotes ne choisissent pas non plus leur copilote. Quand dans les premiers jours de la disparition des rumeurs avaient circulé à ce sujet, Malaysia Airlines avait affirmé que le pilote n'avait pas demandé à être sur ce vol. Il y avait été désigné. Je ferai part de ces doutes à Ethan Hunt, en lui suggérant de mettre sérieusement au défi les détectives privés de réviser leur copie. Ces derniers lui répondront qu'ils sont certains de leur source et confirmeront leur version des faits.

Bien qu'il soit peu probable – et mal vu – pour un pilote de demander à la dernière minute le changement de son horaire de vol, la compagnie aérienne peut évidemment, elle, décider d'un changement de pilote. Plus de deux ans après l'événement, une personne proche du dossier en Malaisie m'a raconté une histoire très troublante que je n'ai toutefois pas pu vérifier par ailleurs. Selon cette source, un copilote différent – un jeune pilote sikh, était initialement censé être sur le vol. Mais à sa grande surprise, quand il s'est présenté à l'aéroport, on lui a annoncé un changement de planning. Il ne volerait donc pas sur le MH370 cette nuit-là. Selon cette source, le premier officier a en fait été retenu à l'aéroport après le décollage et pendant tout le vol de l'avion, son téléphone lui ayant même été enlevé. Il n'aurait été « libéré » qu'après la nouvelle de la perte de l'avion. Si cette affaire était vraie, cela exigerait des explications solides de la part de MAS, et compte tenu du sort du

vol, ce serait très suspect. Mais j'avoue que je n'y ai pas suffisamment cru pour chercher à creuser en tentant d'identifier le pilote, s'il existait effectivement. En outre, selon le « planning d'équipage individuel » (*individual crew roster*) du copilote auquel j'ai eu accès, Fariq Abdul Hamid était bel et bien prévu pour le vol MH370 du 8 mars. Il était également censé piloter le vol de retour MH371 le lendemain – dimanche 9 mars –, après une journée de repos à Pékin. Donc, soit le document que j'ai vu avait été fabriqué, soit l'histoire de remplacement de dernière minute n'était qu'une autre rumeur pour hanter cette affaire. Une rumeur qui cadrait assez bien, d'ailleurs, avec les soupçons entre races qui sévissent en Malaisie.

Sur un autre document du projet « Melon », les enquêteurs affirment que l'avion a volé « en dessous des radars, délibérément ». Cette information est pourtant incompatible avec les vitesses indiquées dans les rapports australiens ; il y a une corrélation presque directe entre l'altitude d'un avion et sa vitesse. Encore plus étrange, le rapport indique aussi que le commandant de bord, qui s'était enfermé seul dans le cockpit, a fait monter l'appareil au-delà de ses limites, dans le but de « perdre les passagers ». « Le commandant a survécu. Nous ne savons pas qui d'autre a survécu. Les recherches ont été délibérément retardées parce qu'ils voulaient une excuse crédible. Le gouvernement chinois est au courant. » Il n'y a aucun détail sur ce qui permet à ces enquêteurs d'arriver à cette affirmation. L'enquête privée a également établi qu'un paquet était arrivé du Pakistan quelques jours avant le 8 mars : « Les gens du service cargo s'en souviennent parce que les colis ont été récupérés par un technicien chinois de Chine, ce qui n'est pas habituel. Ces mêmes paquets ont ensuite été chargés sur le vol MH370. Après l'accident, le personnel du service cargo s'est demandé si ces colis venus du Pakistan ne contenaient pas des éléments liés à la technologie des drones, volés sur une base américaine en Afghanistan où Al-Qaïda avait fait une descente. » Très étrange. Toujours est-il que revoilà les drones américains, même si cette fois-ci, ils sont arrivés par avion d'Islamabad ou de Karachi, plutôt que par un cargo d'Afrique via les Seychelles… Si cette partie de l'enquête privée était exacte, elle montrerait une nouvelle faille dans le manifeste de cargaison qui ne mentionne nulle part ces colis. À moins que des mangoustans ne poussent en fait au Pakistan…

Le rapport mentionne aussi que deux militaires américains se seraient manifestés pour la « récompense », affirmant qu'ils détenaient une vidéo sur laquelle on voyait les derniers moments de l'avion, mais le rapport ne dit pas si la scène a lieu au-dessus de la terre ou au-dessus de la mer, ni ce qui s'est passé. Les détectives affirment avoir vérifié l'identité des deux hommes : l'un serait pilote d'avion et de voiture de course en Arizona, l'autre en service au sein du Signal Corps, la division des communications, sur une base américaine en Allemagne. Mais le rapport n'indique que leurs initiales. Fascinant…, si c'est vrai.

Après avoir parcouru ces documents, je ne sais que penser. D'abord, j'ai du mal à croire que cette « enquête privée », qui a tout de même coûté près de 100 000 dollars, se réduise à ces quelques feuillets d'informations ni crues ni cuites, qui ne s'accordent pas entre elles.

Surtout, au vu des résultats, je ne vois que deux conclusions possibles (en plus du fait que je me suis clairement trompée de métier).

Soit cette société de détectives privés avait en fait pour mission de manipuler les familles pour leur faire croire à un scénario plutôt qu'à un autre, en l'occurrence, la culpabilité du pilote, soit les « enquêteurs » ont eux-mêmes été manipulés, au moins sur certaines questions comme celle du pilote. Cela entérinerait le diagnostic sévère que l'on m'avait fait à propos de ce bureau de détectives. Je penche plutôt pour la seconde option : ces détectives ont fait ce qu'ils ont pu, ils ont activé leurs contacts habituels, mais il y a eu des obstacles, et ils ne disposaient malgré tout que de peu de moyens pour payer des sources ou aller plus loin.

Dans un cas comme dans l'autre, cet exercice a lui aussi été un fiasco pour tous ceux qui l'ont financé et pour le Comité des familles qui l'a commandité. On comprend que Sarah Bajc ait décidé de ne jamais partager ces informations en dehors du comité. Même les autres familles n'y ont pas eu accès. Détail intrigant, en définissant les « objectifs de la deuxième phase d'enquête », qui, à ma connaissance n'a jamais eu lieu, le cabinet de détectives indique : « La première phase de notre enquête s'est concentrée sur la région Asie-Pacifique, mais nos conclusions suggèrent fortement que les réponses que nous cherchons pourraient provenir des États-Unis. »

Les familles chinoises

Chun-jie Song a perdu sa sœur dans l'avion. Celle-ci revenait d'un voyage organisé au Népal et rentrait à Canton. À la dernière minute, elle a laissé sa place sur un vol direct pour Canton à une personne âgée pour lui éviter l'énorme détour, inutile et fatigant, par Pékin. Elle n'est de ce fait jamais arrivée, ni à Pékin ni à Canton. Quand je rencontre Chun-jie la première fois, près de huit mois après la perte de l'avion, il est abattu, désespéré, épuisé. Il reste en contact presque constant avec les autres familles chinoises, par le biais d'un forum WeChat, la messagerie la plus populaire en Chine continentale. Il a à peu près fait le tour des passagers chinois : hormis les vingt-trois participants à ce voyage au Népal auquel sa sœur a pris part, il y avait une petite trentaine d'artistes calligraphes qui revenaient d'une exposition, une quarantaine d'ouvriers qui travaillaient à Singapour, une cinquantaine d'investisseurs, « de juniors à seniors », à qui le voyage avait été offert par un promoteur immobilier, les huit ingénieurs de Freescale (sur un total de vingt employés de Freescale à bord du vol) et quelques voyageurs individuels.

Il m'explique que les retraités du groupe des familles vont tous les jours au centre d'information que le gouvernement a ouvert à Pékin, loin de tout et inatteignable en transports publics. Peu importe, ils s'organisent et se relaient pour aller quotidiennement demander des nouvelles de l'enquête. « C'est juste pour montrer qu'il faut continuer de chercher, sinon ils vont fermer le centre », commente-t-il. Parfois, les familles chinoises se rassemblent et rédigent une lettre, qu'elles remettent à l'occasion d'une manifestation devant l'ambassade de Malaisie à Pékin, mais elles ont interdiction de parler aux médias étrangers et sont ouvertement encouragées à porter plainte contre Malaysia Airlines. Des avocats internationaux ont même été mis gratuitement à leur disposition à cet effet. Mais ils ne savent pas vraiment que faire, et recevoir une compensation est la dernière de leurs préoccupations à ce stade.

Dans le groupe des familles chinoises, personne ne comprend que la Chine ne prenne pas en main une enquête indépendante. Avec plus de la moitié des passagers de nationalité chinoise et la destination du vol étant Pékin, personne ne comprend pourquoi la Chine ne lance pas sa

propre enquête. « Avec tous les Boeing qu'ils achètent, il suffirait que le gouvernement chinois dise : "Donnez-nous la vérité ou on arrête d'acheter !" » se disent les familles. Faute d'enquête chinoise, ils comptent beaucoup sur l'enquête judiciaire française. Un jour où Ghyslain Wattrelos avait donné une interview en France, tout le forum WeChat des familles chinoises s'est réjoui de cet article. « C'est notre héros, lui, il se bat vraiment pour la vérité », me dit Chun-jie en me montrant sur son téléphone la liste de commentaires enthousiastes qui défilent en chinois sous la photo du Français qui illustre l'article.

La déclaration du 29 janvier 2015 : « C'était un accident »

Février 2015, à Kuala Lumpur. Le premier anniversaire du drame approche. Les trois jeunes femmes qui m'ont donné rendez-vous dans un restaurant mexicain de Bangsar Village, quartier résidentiel de la capitale malaisienne, se connaissent depuis bientôt un an. Un an de cauchemar qu'elles ont traversé ensemble. Elles se saluent comme de bonnes amies, se frottant un peu le dos, ébauchant un petit rictus. Mais elles sont incapables de sourire. Rien dans la vie ne les aurait réunies si le MH370 ne s'était volatilisé. Grace Subathirai Nathan, jeune avocate malaisienne, a perdu sa mère qui partait rejoindre son mari, le père de Grace, en poste à Pékin. Yuen Ying, elle, avait encouragé son mari, ingénieur chez Freescale, à profiter du week-end pour visiter Pékin. Quant à Kelly Wen Yan, son mari chinois faisait de la prospection immobilière en Malaisie ; il rentrait chez lui pour le week-end, comme d'habitude, pour la retrouver, elle, sa femme, ainsi que leur petite fille de trois ans. Kelly s'est installée quelques mois à Kuala Lumpur pour boucler les affaires que son mari avait ici. Constamment au bord des larmes, elle est, comme les autres, outrée de la dernière gaffe de Malaysia Airlines.

Quelques minutes avant la conférence de presse du 29 janvier 2015, la compagnie aérienne a sommé toutes les familles avec lesquelles elle est en contact d'« allumer la télévision et de regarder CNN ». Est-il possible d'imaginer ce qui peut alors se passer dans le cœur et l'esprit de ces gens, qui s'accrochent malgré tout à l'espoir d'une nouvelle miraculeuse, quand on leur dit de regarder CNN de toute urgence ? De

quoi réveiller les espérances les plus folles et les pires angoisses. Il s'agissait en fait d'entendre que la disparition du MH370 était maintenant classée « accident ». Mais Malaysia Airlines a redoublé de maladresse. « Quand ils ont vu que des familles allaient participer à la conférence de presse, ils ont tout annulé. C'est pourtant nous qui aurions dû être prévenus les premiers ! » s'insurgent les jeunes femmes. « Le pire, c'est qu'ils affirment que la disparition est un "accident" sans le moindre nouvel indice pour le justifier. Ils n'ont qu'une hâte, classer le dossier », ajoute Grace Subathirai Nathan.

En Chine aussi, cette annonce a ranimé la colère des proches. Une vingtaine de parents de disparus ont donc décidé de venir à Kuala Lumpur pour exprimer à Malaysia Airlines leur immense frustration. Chacun caresse, encore et toujours, l'espoir d'apprendre quelque chose… Le groupe chinois a finalement campé à même le sol devant les bureaux de la compagnie malaisienne, la nuit de son arrivée. Une entrevue a eu lieu le vendredi 13 février avec MAS, qui n'a rien eu à ajouter.

Ce que réclament les familles

Deux semaines plus tôt, le vendredi 30 janvier, Kelly Wen Yan avait obtenu un rendez-vous avec le nouveau ministre des Transports malaisien, Liow Tiong Lai. Celui-ci avait promis de lui faire parvenir le lundi suivant l'intégralité des données brutes de la société britannique de satellites Inmarsat. Les familles voulaient faire expertiser indépendamment ces informations, sur lesquelles repose toute l'explication du crash au beau milieu des mers du Sud. À force de relancer le bureau du ministre, Kelly Wen Yan s'est fait signifier, mi-février, que ces documents ne lui seraient jamais remis. Pas la peine d'insister.

Quelles informations « sensibles » seraient donc enfouies dans ces données satellite et pourquoi celles livrées fin mai 2014 par la Malaisie sous la pression des médias n'étaient-elles pas complètes ? Alors que le tableau d'Inmarsat entraperçu à la télévision comportait vingt-huit colonnes de chiffres, celui finalement rendu public par la Malaisie n'en compte que neuf.

« S'il n'y avait rien d'intéressant dans les autres colonnes, pourquoi ne pas nous les montrer ? » s'interroge Duncan Steel, l'astrophysicien britannique membre de l'Independent Group. Les familles réclament les données complètes d'Inmarsat, de même qu'elles réclament la bande non éditée des cinquante-deux minutes d'échanges verbaux entre le cockpit du MH370 et le contrôle aérien malaisien. Car, selon deux experts judiciaires en enregistrements audio sollicités par la chaîne de télévision NBC News, ce que Malaysia Airlines a rendu public, en mai 2014, a été grossièrement coupé, arrangé, en un mot « bidouillé ».

« Quand on nous donne ce genre d'enregistrements, il faut nous donner l'intégral. S'il y a de longues périodes de blancs, cela ne nous pose aucun problème, mais la bande livrée est pleine d'anomalies », me confirme Ed Primeau, l'un des deux experts américains sollicités. On m'a rapporté depuis qu'il y avait en fait beaucoup plus d'informations sur la bande originale que ce qui a été rendu public. J'ai même cru comprendre qu'il y avait beaucoup de bruit ou d'agitation dans le cockpit, vers la fin. Mais mon contact est trop vague et ne veut pas en dire plus : ce n'est pas lui qui a entendu la bande, c'est quelqu'un qu'il connaît. Tout cela et même le seul fait de me rencontrer l'angoisse visiblement.

Que s'est-il dit et passé d'inavouable dans le cockpit jusqu'à la perte de contact ? Si l'enregistrement des échanges entre la terre et le pilote était conforme à l'histoire officielle, il n'aurait pas été dénaturé, comme ce fut le cas. Le simple fait que cet enregistrement ait été trafiqué laisse penser qu'il y a peut-être eu une phrase, un mot, des bruits dans le cockpit lors des dernières minutes ou dernières secondes de communication qui auraient donné des indications clés sur ce moment de crise au cours duquel tout s'est joué. Il est essentiel que les familles aient accès à une version originale de l'enregistrement, si tant est qu'il existe encore. La publication du premier rapport d'enquête provisoire, intitulé « Factual Information: Safety Investigation for MH370 », exactement un an après la perte de l'avion, est pratiquement un non-événement. À part quelques irréductibles MHistes encore motivés, parmi lesquels les membres de l'Independent Group, personne ou presque ne prête plus attention à ces 586 pages d'informations techniques. On y apprend tout de même un certain nombre de choses, notamment que la batterie de la balise

émettrice de la boîte noire des données techniques (FDR) était périmée depuis décembre 2012. La Malaisie et l'Australie se sont bien gardées de signaler ce « détail » à l'époque où toute l'attention du monde était concentrée sur la chasse aux pings dans l'océan Indien. Il aurait fallu avouer que l'on ne cherchait pas deux pings dans l'immensité de l'océan, mais un seul, ce qui réduisait encore de moitié la probabilité de succès, déjà infime. « Avant de commencer les recherches, les Australiens ont forcément demandé quelques détails techniques à MAS sur les boîtes noires, leurs marques, leur date de fabrication. Ils ne pouvaient pas ne pas savoir que l'une des deux balises n'avait plus aucune chance de fonctionner… », m'affirme un MHiste averti. En ce qui concerne la liste des passagers, le rapport publié un an plus tard ne fait que renvoyer sur un lien du ministère des Transports qui ne fonctionne pas. Toujours est-il qu'aucune liste officielle et complète n'a jamais été rendue publique. Le seul document disponible, même un an plus tard, continue de lister l'« Italien » et l'« Autrichien » et non les deux jeunes Iraniens parmi les passagers. Les familles réclament donc aussi une liste officielle complète et à jour de tous les passagers à bord.

C'est à cette période que j'entends parler de la vidéo d'embarquement des passagers. La police malaisienne en avait montré des extraits à certains membres des familles malaisiennes, au début de l'enquête, pour identifier les passagers. Mais rares sont ceux qui l'ont vue en entier. Les familles la réclament également, en vain. Or, quelqu'un en possède une copie pirate.

L'opération de prise de contact avec la personne qui la détenait a été délicate. Je suis partie un jour en « voyage », sans téléphone ni ordinateur, avec l'adresse d'un lieu de rendez-vous, dans une ville à plusieurs heures d'avion de Hong Kong. J'ai rencontré le contact à l'endroit prévu, non sans un malentendu sur le nom de l'immeuble qui a failli tout faire rater. Il m'a emmenée chez lui sans autre forme de présentations. Il a fermé les rideaux de la pièce, où se trouvait un grand écran plat, puis a sorti d'un sac hermétique une petite carte mémoire qu'il a installée dans son lecteur de DVD. Après m'avoir succinctement montré comment fonctionnait la télécommande, il est reparti vaquer à ses occupations. Je ne savais qu'attendre de cette vidéo, mais il me semblait important de la voir, au cas où. J'ai décrit ce que l'on y voit au

chapitre 1 de ce livre. Elle est aussi anodine que des milliers d'autres vidéos produites chaque jour par tous les aéroports modernes de la planète. Sauf que celle-ci montre les derniers moments des 239 passagers du vol MH370, dans leur cruelle banalité. Plus tard, quelqu'un qui avait été mis au courant de ma visite m'a rejointe et m'a aidée dans le très laborieux décompte des passagers. Comme la caméra de surveillance ne se trouvait pas en face des portiques, il est parfois difficile de voir sous lequel est passé tel ou tel passager. Nous avons procédé en faisant des zooms par zone et avons décrit chaque passager par quelques signes de reconnaissance, le plus souvent son type racial, sa corpulence, sa classe d'âge, la couleur de ses habits… À quoi bon ? Je ne savais pas. Mais j'avais fait un long voyage pour visionner ce document et sur le coup je n'ai su que faire d'autre, face à cet émouvant défilé d'inconnus si brutalement disparus. En les décrivant, en les faisant entrer dans une case de mon tableau Excel, j'ai eu un peu l'impression de les rencontrer, de leur rendre hommage et de les faire exister une dernière fois.

Ghyslain Wattrelos, ses démons et ses « informateurs »

À côté de l'énigmatique Sarah Bajc et de l'insondable Ethan Hunt, Ghyslain Wattrelos fut, au gré de mon enquête, un contact bien plus fiable. Mais pas forcément moins complexe.

Depuis le début de nos échanges, l'homme me paraît insaisissable. Quand je le rencontre, à Hong Kong ou à Paris, c'est facile. Il est fort, digne, concentré. Sa souffrance, qui s'est fossilisée en colère, n'inspire que respect. La plupart des journalistes qui l'ont rencontré ont eu envie de l'aider ; envie de l'aider à comprendre ce qui a pu se passer. Mais j'imagine que, seul face à lui-même, il replonge au cœur de ce cauchemar. Il ne parvient pas à accepter ce triple deuil. Même avec le temps qui passe. Il essaye, dit-il, de préserver son fils aîné, très affecté, lui aussi, de cette absence de preuves et de cette impression générale de confusion orchestrée, d'omerta.

Mais si cette affaire l'obsède, pourquoi laisse-t-il tant de messages sans réponse, pourquoi rate-t-il les rendez-vous téléphoniques ?

Peut-être passe-t-il par des moments où il voudrait oublier, alors que pour ma part je retourne dans tous les sens, avec un détachement

clinique et un acharnement dicté par ma *deadline*, l'objet de son insondable détresse. En mettant en lumière les nombreuses incohérences de ce dossier, je souffle sans le vouloir sur les braises qui consument les survivants de ces familles brisées.

« On n'a pas du tout le même agenda ! » me dira-t-il un jour. On a pourtant le même but : comprendre ce qui s'est passé et sortir cette affaire de son pseudo-mystère.

Un matin, alors que j'étais en France en train de travailler à la première version de cette enquête, je réponds à une information qu'il m'a fait suivre par un commentaire laconique, du genre : « Merci, très intéressant. » À ma grande surprise, une réponse arrive tout de suite : « Vous êtes matinale, maintenant ? » Je n'en reviens pas, une plaisanterie ! Je suis ravie. Je lui réponds : « Vous faites de l'humour, maintenant ? » Il répond à nouveau : « On va peut-être finir par s'entendre ! » Cela fait du bien, un peu de légèreté, dans ce triste et sombre dossier.

J'ai découvert au fil de nos échanges que plusieurs personnes d'horizons très divers l'entouraient, au sens figuré, en lui fournissant régulièrement des informations, parfois confidentielles, parfois 100 % *made in Internet*… On lui a tellement dit de choses, à lui aussi, qu'il finit parfois par ne plus savoir d'où vient quoi…

En juillet 2015, il me donne rendez-vous au Club Saint James, porte Dauphine. C'est là qu'il rencontre la plupart des journalistes qui le sollicitent. Son bureau est à cinquante mètres. Le gros chat noir de la maison insiste pour me tenir compagnie en l'attendant. Le but du rendez-vous est simplement de faire un point sur les dernières informations, sur les récentes études publiées par le bureau australien ou le groupe indépendant, sur les nouvelles rumeurs…

Il est assez inquiet quand il arrive. Il doit aller aux États-Unis la semaine suivante et plusieurs personnes lui ont déconseillé ce voyage. En outre, quelqu'un a usurpé son nom (en le déformant, avec un seul *t*) et sa photo pour créer un faux compte Facebook, depuis lequel cet imposteur a envoyé des messages inconvenants à beaucoup de ses amis et amies, sans évidemment qu'il ne soit lui-même au courant. « On m'avait prévenu que quand je deviendrais gênant, on chercherait à me discréditer », me dit-il. Il trouve que de plus en plus de personnes

étranges s'incrustent dans cette enquête. Son courrier postal lui parvient mal. Il se demande s'il est sur écoute. En revanche, son entreprise le soutient fortement, mais il sait que cela ne va pas durer éternellement.

Ce matin-là, une nouvelle piste l'intéresse. Et pour cause. Depuis des semaines, un Australien dénommé Paul Power lui laisse entendre qu'il sait où est l'avion… ainsi que les passagers. Il est disposé à le lui dire si, et seulement si, ils trouvent un moyen de communication sécurisé. J'avais déjà fait quelques recherches rapides sur cet informateur et avais immédiatement fait part de mes doutes à Ghyslain Wattrelos. Son site Web apparaît comme l'un de ces faux sites tout faits. La hotline indiquée ne répond pas. Sa photo sur Facebook est on ne peut plus glauque : on ne voit que le bas d'un visage barbu, le haut est dans l'ombre. Bref, strictement rien qui inspire confiance. Mais, vu l'enjeu de la nouvelle, je comprends que Ghyslain Wattrelos souhaite malgré tout en savoir plus. L'homme est basé à Melbourne. Il est encore temps de l'appeler, en tenant compte du décalage horaire. Nous sortons dans le jardin. Ghyslain Wattrelos place son téléphone sur une petite table, en mode haut-parleur. Après quelques sonneries, à l'autre bout du monde, Paul Power décroche. J'enregistre la conversation.

Paul Power affirme que l'avion est en « territoire hostile », que les passagers sont vivants. Il est donc essentiel que les informations qu'il va lui transmettre ne soient pas rendues publiques, car la seule manière de trouver une issue à cette crise est d'offrir l'amnistie aux pirates… Au bout de quarante minutes, il promet d'envoyer un document crypté qui contiendra toutes les informations et le programme nécessaire pour le décrypter. Je ne crois pas un mot de ce charlatan, mais je n'arrive pas à en convaincre mon interlocuteur. À un moment, Ghyslain Wattrelos dit à l'Australien : « Vous rendez-vous compte de l'implication de ce que vous insinuez pour moi ? » Et l'autre de répondre : « Oui, bien sûr. Je ne fais pas cela pour moi, ma plus grande récompense sera que les gens soient de retour. »

Je suis navrée de voir qu'un déséquilibré anonyme puisse disposer d'une telle capacité de nuisance. Mais au point où en est cet échange avec Paul Power, autant aller jusqu'au bout. Le document, finalement reçu et décrypté, affirme, au terme de quatorze pages de calculs de trigonométrie, que l'avion est en Somalie… J'en soumets la

démonstration à Brock McEwen, un MHiste canadien mathématicien avec qui je suis en contact. Son verdict est rapide : « En ce qui concerne le document transmis, je ne vois pas d'autre façon de le dire : *garbage in and garbage out*. » Bref, du grand n'importe quoi. Il précise que l'auteur de l'étude confond les millisecondes et les microsecondes[109]… Je fais suivre à Ghyslain Wattrelos, qui n'en est pas à sa première déconvenue.

Combien de fausses pistes faudra-t-il écarter avant de trouver la vérité et avant que les familles puissent faire leur deuil ?

---

103. Joshua Wong, du haut de ses quinze ans, avait été à l'origine d'une énorme mobilisation sociale en 2012.
104. Jon Ronson, « Nobody Cares Anymore », *The Guardian*, 28 février 2015.
105. Le passeport malaisien interdit de voyager en Israël et les Israéliens ne sont pas admis en Malaisie, sauf permission spéciale délivrée par le ministère de l'Intérieur.
106. Il y avait également parmi les passagers deux enfants de deux et quatre ans de parents chinois mais détenteurs d'un passeport américain.
107. On qualifie de *China watchers* les observateurs de la Chine contemporaine.
108. Jon Ronson, « Nobody Cares Anymore », art. cit.
109. 1 milliseconde = 1 000 microsecondes.

7

CONTRE-ENQUÊTE AUX MALDIVES L'AVION QUI N'ÉTAIT PAS LE MH370

Le 3 mai 2015, un dimanche, j'embarque pour les Maldives, très curieuse de ce que je vais y apprendre. Depuis l'accident, cette piste continue d'agiter une partie des MHistes.

À l'époque de la disparition de l'avion, plusieurs insulaires de l'îlot de Kuda Huvadhoo, au sud des Maldives, ont affirmé avoir vu passer au petit matin et à basse altitude un « gros avion » qui faisait « beaucoup de bruit ». L'heure semblait correspondre, puisque l'avion a été vu à l'aube et que le MH370 devait atterrir à 6 h 30 à Pékin. Comme la situation géographique des Maldives les place largement à portée de vol du MH370 (3 200 kilomètres pour atteindre Malé de Kuala Lumpur, contre 5 500 pour aller jusqu'à Pékin), le scénario parut crédible. Distance accessible, horaire concordant : tout semblait coïncider. D'autant que, quand cette information est sortie, à la mi-mars 2014, le monde entier caressait encore l'espoir de retrouver l'avion perdu. Pour les familles, cette information apporta une forme de soulagement. Elle les rapprochait d'un scénario réel. Beaucoup s'y raccrochèrent.

Pourtant, à peine ces informations furent-elles diffusées par le journal des Maldives Haveeru Online et reprises par quelques grands médias, que le ministre malaisien de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non », s'empressa de les déclarer fausses et sans fondement. « Le chef de la Défense malaisienne a contacté son homologue aux Maldives qui a confirmé que ces témoignages n'étaient pas vrais », déclara-t-il au cours de la conférence de presse du 19 mars. En fait, dans le climat de défiance qui s'était installé entre les autorités, d'une part, la presse et les familles, d'autre

part, le déni des autorités ajouta probablement de la crédibilité à ce scénario. L'hypothèse restait intrigante.

Les premiers reportages

J'avais été en contact assez tôt, par téléphone, avec les journalistes du Haveeru Online qui avaient publié l'information. « Quand ils nous ont appelés, les gens de Kuda étaient très insistants. Mais nous n'y avons pas cru. Vous savez, ce que les gens des petites îles vous disent avoir vu… », m'avait dit au téléphone Shan Anees, un jeune journaliste dont la réaction m'avait surprise. Car l'expérience m'a appris à prendre au sérieux l'avis, l'intuition et le jugement des « locaux ». Eux connaissent le contexte. Ils décryptent, sans forcément en rendre compte avec précision. Leur jugement est souvent plus instruit qu'il n'en a l'air. Pendant longtemps, j'ai donc laissé cette hypothèse en suspens, tout en constatant que beaucoup de MHistes continuaient d'y croire. Je comptais sans doute sur d'autres journalistes pour se rendre sur place afin de clarifier la situation et permettre de se faire une idée définitive sur la question : était-ce oui ou non le MH370 que ces gens ont vu survoler leur îlot au petit matin de sa disparition ?

Quinze mois après l'événement, seuls deux médias internationaux, l'hebdomadaire français *Paris Match* et le quotidien australien *The Australian*, avaient pris l'initiative de dépêcher quelqu'un pour vérifier ces témoignages.

Le reportage du célèbre romancier Marc Dugain dans *Paris Match*, publié dans le numéro du 18 au 23 décembre 2014, est repris goulûment par la presse anglo-saxonne. Cet article m'étonne. Dès la première phrase de son enquête aux Maldives, l'auteur se trompe de date, en indiquant « au matin du 9 mars » (au lieu du 8 mars). Il semble confondre le ministre malaisien des Transports avec son homologue indonésien. Aucun témoin n'est identifié ; aucune des personnes rencontrées, aucun des endroits vus ne sont décrits, et la seule citation de l'article n'est que très vaguement attribuée. Cette citation mentionne un virage au sud-est effectué par l'avion qui volait à basse altitude, un virage que l'auteur juge cohérent avec l'hypothèse selon laquelle l'avion

se dirigeait vers Diego Garcia, alors que la base militaire américaine se trouve plutôt au sud-sud-ouest de Kuda Huvadhoo et non au sud-est. Mais le romancier défendait depuis quelque temps déjà la thèse selon laquelle le MH370 était devenu un avion kamikaze qui visait la base militaire américaine et fut abattu à son approche. Comme on l'a vu, cette thèse avait commencé à se répandre fin 2014 dans les salons les mieux connectés de la planète. Le reportage semble donc voué à étayer ce scénario que l'article commence néanmoins par qualifier de complotiste. D'ailleurs, rien ne concorde : si sa cible était Diego Garcia, pourquoi l'avion aurait-il fait un tel détour en survolant les Maldives au lieu d'aller en ligne droite sur la base militaire ? Et quand bien même il y aurait une réponse plausible à cette question, pourquoi l'avion volerait-il aussi bas à 1 000 kilomètres de sa cible ? Bref, cet article n'apporte rien de solide ou d'utile à l'enquête.

Le reportage australien, publié le 4 avril 2015 à la une de l'édition dominicale du grand quotidien, est beaucoup plus circonstancié. Il cite précisément et longuement ses sources. Il publie des photos des lieux et des témoins. Il relance, une nouvelle fois, la polémique et l'espoir. Car si le MH370 a vraiment été vu aux Maldives le 8 mars à l'aube, les recherches sous-marines menées par l'Australie à 5 000 kilomètres de là, au fin fond de l'océan Indien, n'avaient absolument pas lieu d'être. En Australie, le sujet est d'autant plus suivi que la zone de recherches vient alors d'être doublée (avril 2015), l'inspection des 60 000 premiers kilomètres carrés prioritaires n'ayant rien donné.

Ce nouvel article agace le président de l'aviation civile des Maldives, Ibrahim Faizal, avec qui je suis aussi en contact depuis plusieurs mois. Son honnêteté intellectuelle m'a surprise dès nos premiers échanges. Alors que nous discutons du sujet par e-mail, Ibrahim Faizal m'indique son intention d'aller « vérifier lui-même » sur place. Je lui propose de l'accompagner.

Depuis la double catastrophe de 2014, MH370-MH17, Malaysia Airlines brade les prix sur la plupart de ses destinations. Le vol qui me mène de Kuala Lumpur jusqu'à Malé, capitale des Maldives, est le MH073.

« Tuan Tuan, Puan Puan, Salam'Aleykum… » « Mesdames, Messieurs, bonjour… » L'équipage est particulièrement jovial et détendu. Le chef

de cabine s'adresse aux passagers avec des *« darling »* atypiques pour Malaysia Airlines. Vers 22 heures, mon petit écran indique que La Mecque se trouve à 5 542 kilomètres, et les îles Nicobar à 2 378 kilomètres. C'est un vol quasi horizontal sur la carte : 3 150 kilomètres à parcourir d'est en ouest, en parallèle de l'équateur.

Le lendemain matin, malgré un ciel azur et des eaux d'un turquoise fidèle aux prospectus touristiques, l'ambiance à bord du ferry qui dessert l'île de la capitale, Malé, n'a rien de la décontraction souriante des îles du Pacifique Sud. Ici, les femmes sont toutes voilées. Nombre d'entre elles portent même des bas et de longs gants noirs, malgré les 35 degrés Celsius à l'ombre. Les Maldives sont le plus petit pays d'Asie, pas le plus sympathique de prime abord. « À droite en sortant du ferry, puis à gauche après la banque des Maldives », m'avait indiqué Ibrahim Faizal. Malé est alors une ville-champignon de près de 150 000 habitants, construite en surplomb sur un îlot de quelques kilomètres carrés, ce qui en fait l'une des cités les plus densément peuplées de la planète. Au débarcadère des ferrys, on plonge dans un trafic désordonné de Mobylette, de carrioles de livraisons et de taxis plutôt défoncés ; mélange d'Inde, d'Afrique et de Moyen-Orient, avec cette langue très particulière, le dhivehi, qui sonne, claque et chante à la fois. Les touristes des *resorts* de rêve, où l'on nage avec les tortues à partir de bungalows construits les pieds dans l'eau, ne voient rien de ce chaos.

Rencontre avec Ibrahim Faizal

Le bureau de l'aviation civile se trouve au onzième étage de la tour du gouvernement, qui en compte douze, ce qui en fait le deuxième immeuble le plus haut de la capitale. Ibrahim Faizal m'attend derrière les portes vitrées d'un grand bureau qui semble désert. C'est un homme posé et souriant, à la stature imposante et à la poignée de main solide. Ma visite semble l'amuser.

L'Autorité de l'aviation civile (AAC) des Maldives est une entité indépendante dirigée par un conseil d'administration que préside Ibrahim Faizal. Ce conseil a néanmoins un ministre de tutelle, nommé par le président des Maldives. En mars 2014, c'était du ministre de la

Défense, le charismatique Mohammed Nazim que dépendait l'AAC. Mais Mohammed Nazim est en prison depuis janvier 2015[110]. « La vie politique des Maldives est mouvementée » est une litote que j'entendrai à plusieurs occasions pendant mon séjour. Depuis l'arrestation de Mohammed Nazim, l'Autorité de l'aviation civile a été placée sous la tutelle du ministre du Tourisme.

Ibrahim Faizal m'annonce d'entrée de jeu n'avoir plus le temps de se rendre comme prévu à Kuda Huvadhoo. Ses fonctions l'amènent à voyager à travers le monde et il doit déjà repartir des Maldives dans quelques jours. Il me livre néanmoins ouvertement sa frustration quant à la disparition du vol MH370.

« Les gens comme moi [dirigeants de l'aviation civile dans divers pays du monde] trouvent super problématique le fait que Boeing n'ait quasiment rien dit sur cette affaire depuis le début. » Il connaît depuis des années son *alter ego* malaisien, au cœur du dossier depuis les premières heures. Et pour cause, situées entre le Malawi et le Mali dans l'ordre alphabétique des pays, la Malaisie et les Maldives sont toujours assises l'une à côté de l'autre durant les grandes réunions internationales de l'aviation civile.

Quant au volet local de l'affaire, si tant est qu'il y en ait un, Ibrahim Faizal aimerait connaître le fin mot de l'histoire. Les affirmations selon lesquelles cet avion disparu aurait pu passer par « son » ciel l'ennuient passablement. D'autant que c'est la police, et non l'aviation civile, qui a rédigé le rapport envoyé à la Malaisie. Malgré les demandes répétées de son bureau, la police n'a jamais transmis ce rapport à l'aviation civile. « Je n'ai aucun doute sur la fiabilité à 100 % de ce rapport. Tout ce que je demande, c'est de le voir », dit-il. Dès qu'on a appris que des personnes avaient vu un avion volant à basse altitude au sud de l'archipel, la police et la MNDF (Maldives National Defense Forces), la force de sécurité polyvalente qui fait office d'armée et de garde-côte aux Maldives, ont dépêché des enquêteurs de Malé à Kuda Huvadhoo pour interroger quelques témoins.

Le bras droit d'Ibrahim Faizal, le chef des opérations de l'aviation civile, Ibrahim Rasheed, nous rejoint dans le grand bureau de son patron, qui domine la petite capitale agitée. Il est lui-même un ancien pilote de la MNDF. Ibrahim Faizal l'appelle « Captain Rasheed ». Cet

homme raconte avoir passé quelques coups de fil à des gens qui avaient vu le fameux avion. « Dès les premiers témoignages, l'avion volait plutôt du nord-ouest vers le sud-est et non d'est en ouest, comme l'aurait voulu la logique s'il venait d'Asie… » Pour lui, il ne peut s'agir que de l'un des nombreux vols qui relient le Moyen-Orient à l'Australie. Il s'est échafaudé une tentative d'explication. Chaque jour, une vingtaine de vols réguliers internationaux passent au-dessus des Maldives. Deux routes dominent, en traçant presque un X au-dessus de l'archipel : Moyen-Orient-Australie et Inde-Afrique. Le 8 mars 2014, dix-huit vols internationaux ont survolé l'archipel[111]. Les vols qui quittent le golfe Persique très tôt survolent les Maldives à l'aube en heure locale. « Quand ils arrivent dans notre zone, à cause du poids de leurs réserves de carburant, ils sont encore assez bas, entre 31 000 et 33 000 pieds d'altitude (environ 10 000 mètres), mais souvent c'est en quittant les Maldives qu'ils nous demandent la permission de monter à 39 000-40 000 pieds (environ 12 000 mètres), où l'air est plus rare et les conditions de vol bien meilleures », tente de se convaincre l'ancien pilote. Pourtant, je lui fais remarquer que ce que les habitants de Kuda Huvadhoo semblent avoir observé se trouvait bien plus bas qu'à 10 000 mètres d'altitude… Il dodeline de la tête en disant oui et non à la fois. Autant dire que le chef des opérations n'est lui-même pas très satisfait de son explication.

Il est en revanche beaucoup plus sûr de lui en ce qui concerne l'affaire de l'extincteur trouvé le lundi 24 mars sur l'île de Baarah, au nord cette fois de l'archipel des Maldives. L'objet, sphérique, ressemblant à une mine flottante mais dont la forme correspond aussi à un certain type d'extincteur de soute, avait été identifié par un ingénieur aéronautique des Maldives cité par Haveeru Online, comme « très probablement un extincteur d'avion », sous réserve toutefois de voir l'objet réel. *Paris Match* avait ensuite renchéri, affirmant avoir transmis « à un responsable de la maintenance d'une grande compagnie aérienne et à un spécialiste basé à Los Angeles » les photos prises par le maire de Baarah « avant que l'objet ne soit confisqué par les militaires ». « Tous deux ont conclu à une forte similitude avec un extincteur de Boeing. Un militaire des Maldives nous a également confirmé, sous le sceau du secret, qu'il s'agissait bel et bien d'un extincteur. »

D'après mes interlocuteurs, tout est faux dans ce récit. Non seulement cet objet n'a rien d'une pièce de Boeing (car Boeing ou ses sous-traitants numérotent tout, dans certains cas jusqu'aux boulons, me dit-on), mais cette fois, c'est bien l'aviation civile et non les « militaires » qui ont géré le rapport sur cet objet. Ibrahim Rasheed apporte sur la table de réunion les douze photos du rapport technique envoyé à la Malaisie. Ses propres experts ont confirmé qu'aucun des numéros de série figurant sur ces pièces ne correspondait à des pièces de Boeing. Pour lui, l'affaire est classée et ne mérite pas que l'on s'y attarde.

Mais si la piste de l'extincteur est close, force est de constater qu'après une heure et demie d'entretien au « sommet » de la capitale des Maldives, le doute continue de régner sur l'objet volant non identifié qui a été aperçu par quelques insulaires à plus de 150 milles nautiques (280 kilomètres) au sud de la capitale. Qu'a donc pu conclure le rapport officiel de police transmis à la Malaisie ?

Trois jours plus tard, de retour à Malé, je tenterai à mon tour d'obtenir ce rapport, ou au moins de le voir, en me rendant au Q.G. des services de police, forte d'une lettre à en-tête du journal, signée par le directeur du *Monde*, Jérôme Fenoglio. Mais après avoir lourdement insisté et être passée d'un bureau à un autre, je ne parviendrai à obtenir qu'un bref rendez-vous et une réponse laconique du jeune porte-parole des services de police des Maldives, un dénommé Firax : « Les témoignages étaient très incohérents. C'est tout ce que je peux vous dire. » Et son chef est en déplacement…

Un îlot bien isolé…

À l'issue de mon premier entretien avec l'aviation civile, ma priorité est de trouver un moyen de me rendre sur ce fameux îlot. Puisque Ibrahim Faizal n'a plus le temps d'y aller, toute l'intendance dont j'aurais bénéficié en y allant avec lui a disparu. Sur la carte, les Maldives se présentent comme un chapelet d'îles au sud-ouest du Sri Lanka : 1 200 îles coralliennes, dont environ 200 habitées, sont réparties en 26 atolls et forment une longue boucle verticale, avec quelques grains isolés au sud. On a beau dire « petites îles », « petits atolls », « petit

archipel », ce sont tout de même des dizaines et des centaines de milles nautiques qui séparent ces confettis les uns des autres…

Mon seul contact sur l'île de Kuda Huvadhoo ne répond pas. J'ai pour le joindre un numéro des Maldives sur Viber, l'application de communication gratuite que tout le monde ici semble utiliser. J'échafaude diverses options pour me rendre sur place. Tout est cher, compliqué. Il y a un *resort* au nord de l'atoll de Dahuu, d'où je pourrais louer un hors-bord pour traverser l'atoll afin d'atteindre Kuda. Il y a aussi un autre hôtel, « sept étoiles » cette fois (jusque-là, je pensais que le summum des hôtels de luxe était atteint à cinq), géographiquement plus proche du village, mais le vol de quarante-cinq minutes en hydravion coûte trois fois mon vol aux Maldives depuis Hong Kong. Je me vois mal inscrire sur ma note de frais de reportage « Survol des Maldives en hydravion privé »… Je cherche à l'aéroport domestique des vols qui me rapprocheraient de ma destination. Il y a certes un petit aéroport sur l'atoll voisin. Je note que le vol pour Thimarafushi coûte 1 444 rufiyaas (85 euros) aller simple, mais l'hôtesse, perplexe, laisse entendre que ce sera trop long, une fois là-bas, de rallier Kuda par la mer.

Au soir de ma première très longue journée à Malé, je ne crois plus vraiment à cette histoire : les journalistes locaux n'y ont jamais cru, l'aviation civile n'y croit pas non plus (même si elle n'arrive pas à expliquer ce qui a été vu), et les reportages déjà réalisés sur place ont eu beau tenter d'accréditer la thèse du MH370, ils n'étaient pas convaincants. Que vais-je trouver de plus ? Cette île est trop loin. J'ai déjà fait dépenser trop d'argent au journal pour pas grand-chose. Pour ne rien arranger, le curry tiède que me sert sans le moindre effort d'amabilité le petit patron à lunettes du minuscule hôtel où je loge, sur l'île de l'aéroport, est à peine mangeable. Au gré de notre conversation un peu forcée, sous les néons blafards de la salle à manger sans fenêtres, j'apprends toutefois que son neveu est contrôleur aérien à Malé. La meilleure nouvelle est que le contrôleur aérien tient parfois la réception. Le petit grognon m'est soudain fort sympathique.

En rallumant mon téléphone le lendemain matin, j'ai enfin des nouvelles de mon contact local, Shamsul Falaah. C'est un ancien conseiller juridique du président des Maldives, écarté depuis peu. Il s'est

mis au vert en Nouvelle-Zélande, sous couvert de reprendre des études. La vie politique des Maldives est en effet « mouvementée ». Le décalage horaire expliquait son silence pendant tout l'après-midi et toute la soirée de la veille. Son aide va être décisive. Son cousin Hussain est le vice-président du conseil de l'île de Kuda Huvadhoo. Il va me trouver un moyen de transport. Et l'un de ses meilleurs amis a vu l'avion. Soudain, en quelques heures d'appels Viber et d'e-mails, ma visite sur l'île est presque au point. J'ai un nouveau réseau d'amis : Falaah, Ahmed, Shawad, Siam…, tous au courant de ma venue à Kuda, où Hussain Shakir, le vice-président du conseil, va me servir d'escorte. C'est lui qui me convainc de prendre le ferry de nuit, « très confortable », avec une salle climatisée et « des prises pour brancher votre ordinateur ». Je pourrai même sortir sur le pont admirer la quasi pleine lune si le cœur m'en dit. Son frère va d'ailleurs m'accompagner, pour être sûr que tout se passe bien. Cette traversée en ferry de l'archipel des Maldives commence à ressembler à une idyllique croisière de nuit d'été. De toute façon, il n'y a qu'un ferry par semaine. Il part ce soir.

J'avais tenu au courant le journal de mes difficultés à rallier le fameux village. Béatrice Gurrey, la cheffe des enquêtes, m'avait répondu : « Fais au mieux, mais pas de ferry de nuit. Trop dangereux. » Je lui renvoie donc un message, en m'appuyant sur la description rassurante de Hussain. À mon grand soulagement, une réponse plus ouverte revient : à moi qui suis sur le terrain d'évaluer au mieux les options.

Une nuit à bord du *Nabura Express*

La nuit est déjà tombée depuis plusieurs heures quand je me rends au port nord de Malé. Flotte une odeur de mer, de mauvais gazole et de grillades. Le long des quais à peine éclairés, des bateaux de pêche et des vraquiers sont collés bord à bord. Leurs coques irrégulières, en tôle épaisse, usées par la mer, ont été peintes et repeintes. On replie des filets. On charge et décharge. Passagers, cages à poules, Mobylette, sacs de riz et d'oignons, ici un téléviseur ou un ventilateur. Je reconnais finalement le *Nabura Express.* Il est exactement comme tous les autres, ni plus pourri ni moins pourri, mais sans le moindre indice confirmant la partie

« Express » de son nom. Le dortoir, auquel on accède par une échelle de quelques marches, n'a pas assez de hauteur sous barrots pour s'y déplacer debout. Il faut y marcher à quatre pattes, ce qui, en robe, est en fait assez compliqué. Des nattes étroites sont disposées les unes contre les autres et un oreiller minuscule en skaï indique le côté tête. Peu après mon installation, un employé me fait des grands signes à travers les ouvertures du passavant bâbord. Je comprends, à son air contrarié : « Sortez de là ! » Ma place est en effet dans le dortoir du haut, là où l'on peut se déplacer debout et où, conformément à ce que m'avait indiqué Hussain au téléphone, il y a des W.-C. femmes et des W.-C. hommes. Pas du tout pareil ! Quand le frère d'Hussain (en fait un vague cousin) me retrouve, quelques minutes avant le départ, il me salue avec embarras. Escorter une étrangère comme moi est de toute évidence une corvée dont il se serait volontiers passé. Le ferry est plein. Je n'aurais sans doute jamais pu acheter une place à bord sans l'aide de Hussain. Lorsqu'il largue les amarres, à 22 heures, les voyageurs déballent leur équipement de nuit : lampe de poche, provisions, drap de couchage. Je leur envie surtout leur drap, qui m'éviterait de devoir veiller constamment à mes pans de robe qui tombent. Les deux néons carrés qui éclairent faiblement l'allée centrale ne permettent pas de lire. La nuit de ma croisière idyllique se révèle finalement presque aussi agitée que la vie politique des Maldives. Pendant un moment, la tempête secoue tellement le bateau que les corps, désormais endormis les uns contre les autres, décollent à chaque grosse vague et retombent lourdement. Les petits sacs bleus accrochés aux poteaux sont mis à contribution. Au début du voyage, les femmes en avaient décroché quelques-uns pour y ranger leurs chaussures. Mais au plus fort de la tempête, ils ont retrouvé leur fonction première.

Les téléphones sonnent régulièrement, danses arabes, tubes de Bollywood et même un très réconfortant *Hotel California*, vers 4 heures du matin… À 5 heures précises, l'appel du muezzin retentit dans le dortoir, par portable interposé.

Au moment où le jour se lève, le *Nabura Express* fait sa première escale. On débarque, dans une lumière encore timide, un énorme réfrigérateur Hitachi attendu à terre par une charrette. La tempête a beaucoup retardé le programme et la petite lentille verte de Kuda

Huvadhoo n'apparaît au loin sur la mer noire que vers 8 heures du matin. De si loin, c'est vraiment un confetti… Sa population est brutalement passée de 2 300 à environ 3 000 habitants en 2004, après le rapatriement de tous les survivants de deux îles voisines, totalement détruites par le grand tsunami asiatique. Mais jusqu'aux articles relatant cette histoire d'avion non identifié aperçu au matin du 8 mars 2014, la petite île était retombée dans l'oubli général du reste de la planète. Elle avait repris sa vie quotidienne, au rythme rassurant des appels à la prière.

La tournée des témoins

Hussain Shakir est repérable de loin. Il porte une chemise mauve et une cravate assortie. Il a annulé toutes ses réunions pour m'aider, m'annonce-t-il, s'excusant de ne pas avoir de voiture disponible malgré les averses. J'apprendrai plus tard qu'il n'y a que quatre voitures privées sur l'île. Les statistiques de l'île sont assez simples : cinq mosquées, quatre voitures, deux écoles… J'ai envie d'ajouter « et une cravate ».

La tournée des témoins de l'avion non identifié peut commencer. Le programme est chargé.

Zuhuriyya Ali a cinquante ans. Elle est femme au foyer. Elle nous accueille dans la cour intérieure de sa maison de parpaings apparents, avec des verres de lait parfumé à la rose et un bol de mangues fraîches. Sa fille est là aussi, ainsi que deux jeunes enfants curieux d'observer la drôle de femme blanche venue parler à leur grand-mère. Son mari suit la scène de son fauteuil à bascule. Appuyée au vaisselier fait maison sur lequel s'empilent les marmites des derniers repas, Zuhuriyya plisse les yeux pour retrouver dans sa mémoire une description la plus précise possible de ce qu'elle a vu ce matin-là. « Je me tenais ici et j'ai entendu ce bruit énorme. J'ai regardé et j'ai vu un gros avion venant de presque la même direction que d'habitude, mais beaucoup plus bas. » Elle pointe cette partie de son toit en zinc et trace un arc dans le ciel. Zuhuriyya Ali est sûre de l'heure : 6 h 15, à quelques minutes près. Car à 5 heures, il y avait eu la prière. Les hommes vont à la mosquée, les femmes prient entre elles ou à la maison. Et à partir de 6 heures, elle balaye le sol de sa cour. Son mari, lui, s'était recouché.

Un avion militaire ? Impossible : son mari, qui a travaillé pour la MNDF, lui a déjà posé la question. Il n'était pas aussi rapide… Elle a parlé à deux étrangers avant cette visite, mais la police ne l'a pas interrogée et elle ne sait pas qui a prévenu le journal Haveeru Online à Malé, une semaine plus tard.

À cinq minutes de là à mobylette, le jeune lycéen qui nous livre à son tour son témoignage se remet en situation. Humaam Dhonmonik, seize ans, maillot de foot de numéro 13 sur le dos, allait chercher quelque chose sur le fil à linge. Il se préparait pour son cours de religion, qui commençait à 7 heures, comme tous les samedis. Il pointe à son tour le trou de ciel entre deux gros arbres où il a d'abord vu l'avion. Il en a parlé en classe et une autre élève lui a dit que son père aussi avait vu cet avion. En tendant la boussole d'un téléphone portable, l'origine de l'avion est la même que celle indiquée par Zuhuriyya Ali : ouest-nord-ouest. C'est aussi ce qu'avait compris le chef des opérations de l'aviation civile. Quand je lui fais remarquer que le MH370 aurait logiquement dû arriver de la direction opposée (plein est), il ouvre de grands yeux étonnés et décide de vérifier sur Google Maps la position de la Malaisie. Cette information le trouble. Il a vu du bleu et du rouge sur la carlingue, mais « pas le logo [de Malaysia Airlines] ». Il « ne sait pas si c'était le MH370 », ajoute-t-il, un peu dépité par cette histoire de direction.

Je tenais à voir un dénommé Abdu Rasheed Ibrahim, car l'article de l'*Australian* le présentait comme un témoin clé, un « officiel de la Cour des magistrats ». C'est d'ailleurs sa photo en pied qui faisait la une de *The Australian* du 4 avril 2015. C'est sans doute aussi de lui que parle l'article de *Paris Match*, qui citait simplement sans donner de nom « un pêcheur d'une cinquantaine d'années [qui] se trouvait dans l'eau jusqu'à la taille ».

Abdu Rasheed Ibrahim a quarante-six ans. Faute d'être un « employé à la Cour des magistrats », il y est l'homme à tout faire. Le matin du 8 mars, il était en effet debout dans l'eau, occupé à pêcher, là où il se trouve presque tous les matins à la même heure, avant d'aller travailler à 7 heures, quand il a entendu l'avion. Mais comme le vent soufflait fort du nord-est, il dit ne l'avoir vraiment vu qu'à l'instant où il est passé au-dessus de lui. C'est le seul témoin, puisqu'il était au bord de la mer, à avoir vu l'avion changer de cap, appuyant davantage vers le sud-est.

C'est à ce moment-là, quand l'avion s'est penché pour tourner, qu'il a pu bien voir « du rouge sous les hublots, du rouge autour de la porte ». L'avion volait bas, certes, mais pas comme s'il allait atterrir ou tomber. Cela ne lui a en aucun cas fait peur. Pour tout dire, cet incident ne l'a pas préoccupé plus que cela. Abdu Rasheed Ibrahim l'a tout de même raconté à sa fille Zynia en rentrant chez lui. Lors du cours d'enseignement religieux du samedi matin, Zynia a pu dire à son camarade Dhonmonik, qui racontait ce qu'il avait vu, que son père avait observé le même avion que lui. Mais ce n'est qu'au journal télévisé du soir que le village de Kuda Huvadhoo a entendu parler de la disparition de l'avion malaisien. Certains se sont alors demandé : « Et si… ? »

Après que l'histoire de cet étrange avion a été publiée, dans la presse locale d'abord, internationale ensuite, Abdu Rasheed Ibrahim se souvient que des enquêteurs, l'équipe de la police et aussi celle de la MNDF, sont venus sur l'île. On lui a demandé de se remettre en situation. Des mesures ont été relevées. Il écarte d'environ 90 centimètres devant lui ses grandes mains pour indiquer la taille que l'avion faisait dans son champ de vision. Depuis ce reportage, j'ai repris l'avion des dizaines de fois et ai souvent tenté, y compris à l'approche d'un aéroport, d'évaluer à quelle distance, à quelle hauteur, un avion pouvait mesurer 90 centimètres dans un champ de vision… La police lui a dit que le contrôle aérien n'avait pas vu d'avion voler par ici. En fait, avant mon départ vers Kuda, le neveu-du-patron-du-restaurant-contrôleur-aérien avait tout de même eu le temps de m'affirmer que les radars de Malé n'étaient pas assez puissants pour voir jusque-là. Si les autorités affirmaient avoir ces données, elles bluffaient.

« Il y a une réalité derrière tout cela, mais quoi ? » lâche, perplexe, Hussain Shakir devant son kit de noix de bétel à la fin de notre pause-déjeuner. Pour lui, si le MH370 s'était abîmé dans leurs eaux, les *dhonis*, ces bateaux de près de 100 pieds (30 mètres) qui partent en mer pour deux à trois semaines à la pêche au thon jaune, auraient forcément vu des débris. Ils ont tous des radios, des portables. Et ils préviennent tout de suite s'ils voient quelque chose d'inhabituel… Cela arrive. En novembre 2014, des avions militaires américains de la base de

Diego Garcia, située à 300 milles nautiques (560 kilomètres) plein sud du dernier atoll des Maldives, ont survolé sans autorisation la partie centrale des Maldives, là où nous nous trouvons. Des pêcheurs ont ensuite récupéré dans leurs filets un objet assez sophistiqué, composé d'un boîtier rempli d'électronique et d'une partie métallique avec deux sondes, le tout porté par un ballon flotteur orange. L'objet, dont la photo a été publiée par Haveeru, a été remis aux gardes-côtes des Maldives. Le ministre de la Défense a ensuite indiqué que les forces américaines s'étaient excusées : une « erreur administrative » était derrière ce « malentendu ».

Mon guide vice-président et moi enchaînons les rencontres, à dos de Mobylette, slalomant délicatement entre les ornières des chemins de terre que la pluie torrentielle a transformées en petits étangs…

L'avion qui n'était pas le MH370

Deux évidences s'imposent rapidement à nous. Premièrement, l'avion venait en effet d'une direction presque opposée à celle d'où il était supposé venir. Deuxièmement, il a été vu après 6 heures et bien avant 7 heures, heure des Maldives, c'est-à-dire entre 9 et 10 heures, heure de Pékin.

L'appareil qu'ont vu les habitants de Kuda ne pouvait donc pas être le MH370, tout simplement parce qu'à 6 h 15 du matin, il était déjà 9 h 15 à Pékin et à Kuala Lumpur. Il n'avait pas le carburant nécessaire pour voler aussi longtemps – la quantité de fioul à bord de l'avion est l'une des rares informations établies.

Selon les informations techniques fournies par Malaysia Airlines et le premier relevé ACARS émis au décollage, l'avion disposait de 49,1 ou 49,2 tonnes de carburant.

Avec ces réserves, l'avion aurait pu voler jusqu'à 8 heures, voire 8 h 30 du matin, heure de Malaisie ou de Chine, soit 5 heures, 5 h 30 aux Maldives. Certainement pas une heure de plus… D'ailleurs, selon les données Inmarsat, l'avion a fini sa course à 8 h 19 le 8 mars (5 h 19, heure des Maldives).

Certes, si l'avion avait mis le cap sur les Maldives dès sa dernière position connue, à 2 h 22 au nord de Sumatra, il aurait facilement

atteint les Maldives, situées à 2 400 kilomètres de ce dernier point de repère. Mais il y serait alors arrivé beaucoup plus tôt : vers 5 h 30, heure de Malaisie, soit 2 h 30 du matin, heure des Maldives…

Je suis par ailleurs convaincue que si un Boeing 777 avait survolé ce village à basse altitude, la plupart des insulaires l'aurait au moins entendu. Les arbres et les maisons auraient tremblé au passage de cette énorme machine volante de 350 tonnes, plus grande et plus large qu'une flotte entière de *dhonis*…

Que le « gros avion » vu ce matin-là n'ait pu être le MH370 s'impose désormais comme une évidence. Il n'empêche que ces gens ont tout de même vu quelque chose qui n'était ni un long-courrier du golfe Persique volant à 30 000 pieds ni un albatros géant… Et je repense à la question par laquelle le journaliste australien, Hedley Thomas, avait conclu son reportage : « Si ce n'était pas le MH370 qu'ils ont vu dans le ciel ce matin-là, alors qu'était-ce ? » C'est finalement Adam Saeed, le professeur de dhivehi, la langue des Maldives, au centre éducatif de Dhaalu Atol, qui me met la puce à l'oreille.

« Je jouais au ballon dans la cour avec mon fils qui a soudain levé le bras en criant : "Papa ! avion ! avion !" J'ai tout de suite pensé que c'était un avion qui devait se poser sur l'aéroport d'à côté. Cela m'a simplement ennuyé qu'il vole si bas et nous dérange ainsi un samedi matin », me dit-il. Lui aussi a donné sa déposition à la police. Le vol de l'aéroport domestique à 1 444 rufiyaas me revient. L'atoll voisin, son tout nouvel aéroport, le fort vent de nord-est inhabituel sur l'équateur, le soudain changement de cap au sud-est… Tout cela commence à prendre forme. Je rentre à Malé impatiente de me renseigner sur cet aéroport et les vols domestiques qui le desservent.

Ibrahim Faizal m'écoute attentivement, appuyé sur un coude, l'air dubitatif. « On est désormais complètement d'accord sur le fait que ce n'était pas le MH370. Mais à vous entendre, ils ont quand même vraiment vu un avion ? » Je sais qu'il a les moyens de vérifier mon hypothèse, mais a-t-il intérêt à le faire ? Il va voir ce qu'il trouve comme information, me dit-il en me raccompagnant… En repartant vers le ferry pour rentrer à mon hôtel, je passe devant les bureaux de Maldivian, situés sur le front de mer chaotique de Malé. En vitrine, plusieurs posters de promotion. Je vois ces avions à la carlingue blanche,

avec le nom de la compagnie écrit en rouge en style gribouillis tout autour des hublots, et l'écume d'une vague bleue à l'arrière. Je note aussi du « rouge autour de la porte », comme l'avait indiqué l'homme à tout faire de la Cour des magistrats. Or, il n'y a pas de rouge autour des portes des Boeing 777 de MAS… Je retrouve mon petit hôtel sur l'île de l'aéroport, en me demandant si un banal vol domestique des Maldives pourrait être l'explication finale de cette énigme qui a fait couler tant d'encre à travers la planète. Le neveu-contrôleur aérien n'est malheureusement pas derrière le comptoir. J'aurais voulu avoir son avis.

On est déjà jeudi soir. Enfin un message d'Ibrahim ! Il est très bref. Il m'indique simplement que le 9 mars au matin, un vol s'est posé à Thimarafushi à 6 h 01… C'est le mauvais jour ! Et l'heure ne colle pas. Si l'avion a été vu au-dessus de Kuda après la prière, il ne peut pas avoir atterri 30 milles (56 kilomètres) plus loin à 6 h 01… Je lui réponds immédiatement en lui demandant de me donner les informations du 8 mars, avec si possible plus de détails techniques. Mais à l'approche du vendredi, jour saint, son bureau est fermé. Il faudra attendre dimanche…

Je découvre entre-temps que lorsque l'aéroport en question a été inauguré, en septembre 2013, il n'était pas encore opérationnel. C'est le président des Maldives lui-même, Mohamed Waheed, qui le dit dans son discours inaugural. En mars 2014, il essuie donc encore les plâtres. Mais il n'a pas de tour de contrôle, donc l'approche se fait à vue. Les avions dont dispose Maldivian pour ces liaisons sont du type Bombardier DHC8, un bimoteur, avec 50 places à bord. Diverses descriptions techniques de cet avion indiquent qu'il est « connu pour être bruyant ». On est certes très loin d'un Boeing 777 mais, à vrai dire, les gens de Kuda n'ont jamais dit qu'ils avaient vu un Boeing 777, ni même un gros-porteur. Le mot « avion » est d'ailleurs le même que le mot « bateau » en dhivehi. Il faut tout de même se souvenir que les témoins n'ont jamais parlé que d'un « gros avion » qui volait bas et faisait beaucoup de bruit. Tout le reste n'a été qu'extrapolation. Or, le seul fait qu'il vole bas contribue à donner l'impression de grande taille et à expliquer le bruit.

Dimanche, enfin, un message d'Ibrahim Faizal, intitulé « Flight movements Thimarafushi airport 8 & 9 March 2014 ». Cette fois, il

m'envoie un tableau complet avec tous les vols dans cet aéroport, arrivées et départs, pour les 8 et 9 mars. Il y a cinq atterrissages et cinq décollages pour chacune de ces deux journées. Il se trouve qu'au matin du 8 mars, un vol domestique de la compagnie aérienne Maldivian immatriculé DQA149 a atterri à 6 h 33. Cela ne pouvait pas mieux coller !

Ce serait donc bien cet avion bruyant, nettement plus gros qu'un hydravion, avec une carlingue blanche et un habillage rouge (autour des hublots et autour de la porte) et bleu sur la dérive, qui a survolé Kuda Huvadhoo ce matin-là à l'aube. Est-ce le fort vent de nord-est signalé par le pêcheur qui aura obligé le pilote à une approche différente ? Sans contrôle aérien sur la zone, le pilote est seul maître à bord. Il peut, voire doit changer son plan de vol si les conditions le requièrent. La seule condition est d'annoncer ses intentions sur une fréquence générale destinée aux autres appareils à proximité. Ou bien le pilote a-t-il fait une erreur d'approche et a pris un atoll pour un autre ? On se rend compte, en regardant la carte de l'archipel, que l'aéroport de Thimarafushi est situé « en bas » de son atoll, tout comme le village de Kuda est « en bas » du sien. Un pilote d'Air France estime l'hypothèse crédible. Il me cite d'autres cas où des pilotes ont confondu deux aéroports – celui d'Eilat en Israël avec celui d'Aqaba en Jordanie –, ou ont dû remettre les gaz après avoir approché l'aéroport d'Oujda au Maroc au lieu de celui de Tlemcen en Algérie. Dans les années 1980, ces terrains d'atterrissage avaient une tour de contrôle mais pas de contrôle radar. Thimarafushi n'a ni l'un ni l'autre.

Quelles que soient les raisons pour lesquelles le pilote du vol DQA149 du 8 mars 2014 aurait pris des libertés avec son plan de vol initial, personne ne l'aurait ni su ni vu. Personne, à l'exception de quelques villageois de Kuda Huvadhoo.

La cheffe des pages « Enquêtes » du journal, Béatrice Gurrey, édite de manière extrêmement scrupuleuse mon papier. Son exigence me rassure. Car ma thèse ne tient que par un faisceau d'indices concordants. Il me manque le témoignage du pilote. La « chefferie », comme on dit au *Monde*, trouve un peu fort qu'elle propose une pleine page « pour dire que ce n'est pas l'avion ». Mais Béatrice Gurrey défend le reportage, finalement publié sous le titre « L'avion qui n'était pas le MH370 ». Je

sais à quel point cette fausse piste était pourtant prisée de nombreux MHistes, y compris des familles. Quand j'envoie un petit message à Grace Subathirai Nathan (la jeune avocate qui a perdu sa mère dans le vol), pour lui dire que l'avion vu aux Maldives n'était pas le MH370, je reçois en retour un smiley triste… Certes, cet exercice ne nous a rapprochés de la vérité que par défaut. Il a au moins éliminé l'une des innombrables rumeurs qui brouillaient cette affaire depuis le début. C'est une fausse piste en moins.

Suite à cet article, l'émission de référence « Media Watch », diffusée sur la chaîne nationale australienne ABC depuis 1989, questionne le sérieux du reportage de *The Australian.* Avant même que l'émission ne soit diffusée, le grand journal australien publie un nouvel article le 23 juin 2015 : « La théorie de l'avion vu aux Maldives ne tient plus ». *Paris Match*, par contraste, ne reconnaîtra jamais les défauts de son article.

D'ailleurs, cette hypothèse ressurgira régulièrement. En août 2015, un porte-parole du président des Maldives indique à une grande agence de presse que des débris « pouvant appartenir à l'avion MH370 » trouvés aux Maldives ont été envoyés en Malaisie. Il réitère par la même occasion qu'aucun avion n'a jamais volé au-dessus de Kuda Huvadhoo le 8 mars 2014 au matin… Je sais pourtant, grâce à mon neveu-du-patron-contrôleur-aérien, qu'en réalité la « présidence » n'en sait rien, puisque les radars civils de Malé ne voient pas aussi loin. Combien de fois faut-il répéter un mensonge afin qu'il devienne vérité ?

---

110. L'ancien ministre de la Défense a été arrêté à la suite de la découverte par la police d'un stock d'armes suspectes à son domicile lors d'un raid nocturne.

111. Notamment huit vols d'Emirates Airlines, deux vols de Cathay Pacific, deux vols de Qatar Airways, un vol de Qantas, etc.

8

LE FLAPERON DE LA RÉUNION VA-T-IL RÉSOUDRE L'ÉNIGME DU VOL MH370 ?

Le mercredi 29 juillet 2015, une page de cette enquête se tourne. Tout indique qu'un débris de l'avion « disparu sans laisser de traces » vient d'être découvert, échoué sur une plage de l'île de la Réunion.

Enfin donc un témoin, enfin un morceau physique du drame ? Ce serait la première preuve tangible que l'avion est bien tombé quelque part dans l'immense océan Indien. Jusqu'à présent, l'absence totale de débris était le plus gros problème de cette affaire ; ce qui lui donnait son caractère le plus suspect.

Si l'on ajoute à l'absence de débris la confusion et l'opacité des explications livrées autour des extrapolations mathématiques des quelques pings d'Inmarsat et les nombreuses gaffes des autorités malaisiennes, on comprend que la théorie officielle ait perdu toute crédibilité auprès des familles. Plus de cinq cents jours après la perte de contact avec l'avion, la plupart n'ont toujours pas commencé leur deuil. En apprenant cette découverte, les proches sont donc bouleversés. Mieux que quiconque, ils en comprennent la portée : si cette pièce se révèle être un morceau de l'avion du vol MH370, il faudra bien abandonner l'espoir, que certains continuent de nourrir envers et contre toute logique, de revoir un jour les disparus. « Ces émotions bouleversantes et la sensation de choc violent qui nous sont devenues familières sont à nouveau là. Mais cette fois, c'est pire. Il me faut encore convaincre mon cœur de renoncer à l'espoir que j'ai entretenu au cours des seize derniers mois », indique alors, sur la page Facebook des familles, Jennifer Chong. Son mari, Chong Ling Tan, était à bord.

Ce matin du mercredi 29 juillet 2015, sur la côte nord-est de l'île de la Réunion, Johnny Bègue, chef d'équipe au sein de l'association d'entretien du littoral 3E, profite de la pause de ses hommes, devant l'étang de Bois-Rouge, à Saint-André, pour aller sur la plage chercher un kalou, ce gros galet utilisé pour piler les épices. Il est 8 h 45. Une belle journée d'hiver austral s'annonce. « C'est là que j'ai aperçu le grand morceau, à moitié sur le sable et à moitié sous les vagues », racontera-t-il dans un français chantant aux nombreuses télévisions qui, les jours suivants, lui réclament le récit de sa découverte. Dans l'excitation de cette première trouvaille, il en oublie celle de la valise déchiquetée également aperçue sur la plage, dans l'axe du flaperon, et qu'il ne signalera que le lendemain. Pour l'heure, il appelle ses hommes en renfort. Ensemble, ils traînent l'imposante pièce plus haut sur le rivage, pour éviter que la mer, qui monte, ne la reprenne. On est à trois jours de la pleine lune. Les coefficients de marée ne font que grimper. Pour lui, il ne fait aucun doute que c'est un débris d'avion : sa grande taille, ses angles un peu arrondis et le fait que les rivets ne sont pas rouillés. Dans la déposition qu'il fait à la gendarmerie l'après-midi même, il indique que la pièce lui a semblé « pas très mouillée, pour une pièce qui sortait de l'eau ». « Elle a dû s'échouer pendant la nuit et avoir bien le temps de sécher avant notre arrivée. » En dépit du fait que l'homme est un « emploi vert » de la commune, son interviewer lui demande s'il a la moindre connaissance en aéronautique. Sans se démonter, Johnny Bègue répond qu'il n'est pas un expert en aéronautique mais qu'il a tout de suite vu que c'était un morceau d'avion.

L'intention première du groupe est de faire de leur prise un petit mémorial sur la plage, et de planter des fleurs autour. Ils n'ont aucune idée de l'importance de l'objet. Johnny Bègue appelle Radio Freedom, la radio la plus écoutée sur l'île. « C'est notre fil AFP à nous », m'explique Julien Delarue, du *Journal de l'île*, qui s'est immédiatement rendu sur place. « Ici, quand les gens voient quelque chose, ils appellent la radio d'abord, les secours après. » Très vite donc, la gendarmerie et la presse débarquent. Les premiers comptes-rendus font état d'un morceau de trois mètres de long que l'on pense être l'extrémité de l'aile d'un

avion – mais lequel ? « On a pu faire des tas de photographies, y compris du numéro de série de la pièce. À la rédaction, on a fait le lien avec le MH370 assez rapidement…, d'abord sur le ton de la plaisanterie », se souvient Julien Delarue. L'objet semble en relativement bon état. Il est confié à la brigade de la gendarmerie des transports aériens (BGTA) avant que le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) ne soit alerté.

En quelques heures, le mystère du vol MH370 revient « en ouverture de journal » partout dans le monde. Le mot « flaperon » est prononcé avec tous les accents de la planète : un flaperon, *a flaperon*, *uno flaperon*, *flaperon di Perancis* en Malaisie, *jinfùyì* (襟副翼) en Chine. Ce mot-valise, composé de *flap* (rabat) et d'*aileron*, désigne une pièce que l'on trouve sur la partie arrière des ailes de certains avions, dont les Boeing 777. Celui retrouvé est un flaperon droit.

Grâce aux nombreuses photos, souvent de très bonne qualité, qui circulent très vite sur les réseaux sociaux, un MHiste français, Xavier Tytelman, consultant régulier des médias sur les questions d'aviation, identifie et confirme, avec l'aide d'un groupe d'experts, qu'il s'agit assurément d'une pièce de Boeing 777. Boeing confirme deux jours plus tard. Encore faudra-t-il prouver que c'est bien un débris du Boeing 777-200ER qui assurait le vol MH370 du 8 mars 2014. L'avion était numéroté 28420, ou WB-275 par Boeing, et immatriculé 9M-MRO par Malaysia Airlines. Non seulement c'est le seul Boeing 777 porté disparu, mais l'on entend aussi toujours dire que, sur un Boeing (comme sur un Airbus, d'ailleurs), toutes les pièces sont numérotées. L'affaire devrait donc être vite entendue. Dans l'excitation naïve des débuts, on annonce déjà la solution de l'énigme, la fin du mystère. La Malaisie déclare : « La résolution du mystère […] est proche[112]. » Et l'Australie abonde en ce sens. Martin Dolan, le directeur de l'ATSB[113], se dit « de plus en plus convaincu que les débris (sic) sont ceux du MH370 ». Et ce, sans attendre la moindre expertise technique. Dans son enthousiasme, il inclut dans « les débris », la valise dont on n'entendra pourtant plus jamais parler.

On se félicite aussi par anticipation de la transparence et du professionnalisme dont vont forcément faire preuve les services français.

La Malaisie a déçu. L'Australie a déçu. La Chine et les États-Unis sont aux abonnés absents depuis le début de cette affaire. La France, elle, va donner un rapport précis et complet de tout ce qu'il y a à savoir sur cette pièce, et ce dans les plus brefs délais techniques. Ainsi commence ce nouvel épisode : plein d'espoir.

La France a la haute main sur l'enquête

L'apparition de cette pièce en territoire français crée toutefois une certaine fébrilité en Australie et en Malaisie, où l'on aurait bien voulu récupérer ce flaperon. Elles exercent, me rapporte-t-on, une pression assez peu diplomatique sur la France. « Rien de tel pour faire parler un témoin comme on le souhaite que de le soumettre à ses propres méthodes d'interrogatoire… » commente un vieux médecin légiste breton à qui je raconte l'anecdote.

Bien que l'on soit dans une situation inédite, avec deux enquêtes concurrentes (l'enquête officielle malaisienne et l'enquête judiciaire française « antiterroriste »), la France invoque sa propre enquête en cours pour justifier de garder la haute main, et sur la pièce, trouvée en territoire français, et sur les analyses qui auront lieu en France. Elle en a tous les droits ; elle aurait tort d'y renoncer.

La justice française a en effet été saisie de cette affaire dans les jours qui ont suivi la disparition de l'avion. Le 11 puis le 14 mars 2014, deux plaintes ont été déposées, la première par le parquet, l'autre par les familles des victimes françaises, pour « homicide involontaire » et pour « détournement d'aéronef ». Cette seconde plainte a été requalifiée en mai 2015, avec constitution de partie civile, pour « détournement d'aéronef en lien avec une entreprise terroriste ». Après un certain nombre de circonvolutions juridico-administratives, les différentes procédures ont été réunies en un seul dossier, le 22 juin 2015, instruit lors de l'épisode du flaperon par le juge d'instruction du pôle antiterroriste du tribunal de grande instance de Paris, Alain Gaudino. C'est donc sous son autorité qu'est placée l'analyse du flaperon. Le statut « antiterroriste » de l'enquête lui conférerait quelques avantages, notamment de meilleures entrées à l'étranger.

Mais concrètement, jusqu'à cette découverte aussi inattendue que bienvenue plus de cinq cents jours après les faits, à part changer de nom et passer d'un bureau du Palais de justice à un autre, comme d'un cabinet d'avocats à un autre, l'enquête française, « antiterroriste » ou pas, n'avait guère avancé. Il avait fallu attendre plus d'un an pour qu'une commission rogatoire internationale (CRI) soit envoyée en Malaisie. Et la première réponse obtenue avait été aussi lisse qu'une feuille de bananier. S'il est avéré que ce flaperon, échoué en territoire français après avoir vogué seize mois et parcouru des milliers de milles nautiques dans l'océan le plus redouté de la planète, est bien un « morceau du MH370 », ce serait alors un vrai cadeau du ciel pour l'enquête française. Le juge devrait pouvoir s'en servir comme monnaie d'échange pour obtenir enfin certaines informations, notamment de la Malaisie… Pour l'ancien directeur du BEA, le très cartésien Jean-Paul Troadec, avec qui j'étais restée en contact depuis notre première rencontre en Malaisie au tout début de la crise, c'est même un « miracle » pour la France. « Si la pièce était arrivée à Madagascar ou à Maurice, elle serait déjà en Malaisie… Et comme le pays n'a pas les moyens d'expertise requis, les Australiens ou les Américains l'auraient sans doute récupérée », observe-t-il.

Forte de son atout, la France joue cependant fair-play. Elle invite toutes les parties associées à l'enquête officielle malaisienne à participer aux analyses, qui vont avoir lieu au laboratoire de la Direction générale de l'armement – Techniques aéronautiques (DGA TA) de Balma, dans la banlieue de Toulouse. C'est le laboratoire français le plus au point en matière d'expertise aéronautique. Toutes les analyses des pièces du vol AF447 Rio-Paris ont eu lieu à cet endroit[114]. Le flaperon y arrive de La Réunion, sous scellés, pendant le week-end du 1er août.

Mercredi 5 août 2015 dans l'après-midi, l'expert aéronautique « enquêtes-accidents » missionné sur cette affaire, François Grangier, flanqué de plusieurs membres du BEA, eux-mêmes entourés des experts malaisiens, chinois, américains, australiens et même singapouriens, ainsi que de deux représentants de Boeing, se retrouvent donc à Balma, sous l'autorité du juge d'instruction, pour observer le fameux flaperon. Aucune liste des participants à cette réunion n'est publiée. On les voit juste à la télévision, entrer, puis sortir de l'enceinte du centre quand les

analyses préliminaires sont terminées, vers 19 heures. En revanche, les parties civiles, elles, n'ont pas eu le droit de participer. « Le Code de procédure pénale prévoit que les parties civiles puissent participer aux opérations d'expertise. Nous l'avons demandé, mais cela nous a été refusé », indique l'avocate Pascale Beheray Derrien, dont la sœur, Laurence Wattrelos, était sur le vol MH370. « Il n'y a qu'en participant à l'expertise que l'on peut vraiment se rendre compte de ce que représente cette pièce », ajoute-t-elle.

En fin de journée, le parquet de Paris a annoncé une conférence de presse pour le soir même, à 20 heures, au Palais de justice. Par hasard, je suis à Paris ce jour-là. Je devais participer à une émission de France Inter sur Singapour. Et en passant saluer le service Étranger de France Info, pour qui je travaille depuis longtemps, un confrère m'a donné le contact presse du parquet. Par cette magnifique soirée d'été, quelques touristes retardataires traînent encore dans la cour de la Sainte-Chapelle. Je repère et suis, de loin, une poignée de journalistes et autant de caméramen qui semblent connaître le chemin. Ils grimpent quatre à quatre les marches usées d'un vieil escalier de service du Palais de justice, l'escalier I, jusqu'au quatrième et dernier étage. Un dédale de couloirs mène à une salle trop petite pour l'occasion, qui manque de chaises et de tabourets pour tout le monde. C'est la salle de réunion du procureur.

Avant que le procureur adjoint Serge Mackowiak n'arrive, une assistante fait savoir qu'il ne prendra aucune question. Vraiment ? Quand, en Chine ou en Malaisie, une conférence de presse a lieu sans questions, on dénonce une atteinte flagrante à la liberté de la presse. Mais ici, en plein Palais de justice de Paris, sur un dossier qui passionne la terre entière, cela ne semble émouvoir personne. J'interroge mes confrères. On me répond « ça arrive » avec un haussement d'épaules. Puisque ce n'est finalement rien de plus qu'une lecture à laquelle se livre le procureur adjoint, je demande le texte précis de la « dictée de presse » à la fin. « Nous ne donnons jamais les communiqués », m'indique, péremptoire, la même assistante. Je n'en reviens pas : pas de questions, pas de communiqué. Je lui demande si c'est pour être sûr que les journalistes fassent des erreurs ? Elle me répond que l'on peut toujours l'appeler pour vérifier. J'ai réalisé après coup que l'exercice était en fait

principalement destiné aux télévisions et aux radios, qui elles ont eu exactement ce qu'elles attendaient… Il n'empêche. J'ai quitté la France depuis presque vingt-cinq ans et je suis saisie à cet instant de ce qui doit être une crise subite de dépaysement.

Passons. L'information principale donnée ce soir-là est que le flaperon trouvé à La Réunion serait selon de « très fortes présomptions » celui du Boeing perdu de Malaysia Airlines. Soupirs dans la salle. Ne pouvait-on pas nous offrir une réponse plus claire ? C'est un « presque oui » qui laisse clairement entendre que les experts n'ont pas tous les éléments pour affirmer qu'il s'agit assurément d'un morceau de l'avion perdu.

La Malaisie prend de court la France et impose sa voix discordante au monde entier

Pourtant, une heure avant que le procureur adjoint n'annonce le résultat officiel de l'analyse préliminaire du flaperon, la Malaisie a déjà déclaré, elle, que le flaperon appartient bien au Boeing du vol MH370. Le coup avait été bien préparé : les agences de presse internationales présentes à Kuala Lumpur étaient prévenues depuis lundi que le Premier ministre, Najib Razak, ferait une annonce importante mercredi soir tard. Il est finalement 1 h 30 du matin en Malaisie quand, bafouant le protocole qui exige que la France, responsable de cette partie de l'enquête, en soit la voix officielle, faisant fi aussi de l'accord de communiquer « avec prudence » qu'avaient passé entre eux les participants aux analyses, le Premier ministre en personne déclare explicitement que « tous les experts en France ont confirmé qu'il s'agissait bien d'une pièce du MH370 ». Il ajoute : « Nous avons à présent la preuve physique que, comme je l'avais annoncé le 24 mars l'an dernier [2014], le vol MH370 a bien fini dans l'océan Indien. » Ubuesque.

C'est une règle classique de la désinformation. La première information est la meilleure, la plus forte. Non seulement le cerveau est plus accueillant à l'égard d'une première information mais, de surcroît, il se l'approprie et s'y attache. Rien de plus contrariant, n'est-ce pas, que d'entendre une information qui contredit ce que l'on avait déjà entendu, compris et intégré ? Même si la seconde information est de meilleure

qualité que la première, le cerveau va naturellement la mettre en doute au bénéfice de la première. Le monde a ainsi d'abord entendu que c'était « assurément » un morceau de l'avion, ensuite que c'était « très probablement » un morceau de l'avion. Avantage à « assurément ».

Sans aucun scrupule, Malaysia Airlines emboîte le pas au Premier ministre malaisien et publie à son tour un communiqué tout aussi mensonger : « Malaysia Airlines aimerait adresser l'expression sincère de sa plus profonde peine aux familles et amis des passagers du vol MH370, suite à l'information selon laquelle le flaperon trouvé sur l'île de la Réunion le 29 juillet était bien celui du vol MH370. Ceci a été confirmé conjointement aujourd'hui par les autorités françaises, le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, l'équipe d'enquête malaisienne, les représentants techniques de la République populaire de Chine et du Bureau australien de sécurité des transports, à Toulouse, France, et ensuite annoncé par le Premier ministre de Malaisie, Dato' Seri Najib Tun Razak. »

En France, personne ne réagit aux déclarations de la Malaisie. Personne.

Et pour les familles, le coup est dur à encaisser. Que la France et la Malaisie n'aient pas réussi à dire la même chose attise la douleur et replonge toutes les familles dans l'agonie de l'incertitude. « Nous sommes affligés par l'annonce prématurée [de Najib Razak], déclare alors Jennifer Chong. Cette déclaration a créé colère et confusion pour les familles. Cela donne à nouveau plus de questions que de réponses, plus de confusion que d'assurances. »

Pour lever entièrement le doute dans l'esprit des familles, il faut absolument que ce flaperon soit formellement lié par une preuve irréfutable au Boeing numéro 28420, immatriculé 9M-MRO par Malaysia Airlines, le Boeing qui assurait le vol MH370 le 8 mars 2014. Les familles font confiance à la parole de la France et choisissent d'attendre le verdict français. Mais à l'exception des familles et des personnes qui suivent l'affaire de près, le reste du monde a d'ores et déjà pratiquement accepté que le flaperon trouvé à La Réunion appartient bien au MH370.

Les principaux défauts du flaperon qui empêchent les experts d'être sûrs

Au lendemain de la conférence de presse parisienne, l'expert François Grangier explique aux deux familles françaises pourquoi les analyses n'ont pu conclure de manière certaine qu'il s'agissait bien d'une pièce de l'avion disparu. La rencontre a lieu cette fois dans le bureau du juge Gaudino, dans la fameuse galerie Saint-Éloi, cette partie du Palais de justice placée sous haute sécurité nuit et jour car elle abrite le pôle antiterroriste. Premier défaut, hautement problématique : le flaperon retrouvé à La Réunion n'a plus sa plaque d'immatriculation, seule pièce qui aurait permis de l'identifier de manière certaine[115]. Cette anomalie est clairement notée dès le premier examen de la pièce par les experts dans le procès-verbal confidentiel que je verrai quelques années plus tard : « Nous observons l'absence de plaque d'immatriculation sur l'élément. » Mais le rapport ne s'attarde pas sur cette anomalie majeure. Selon un expert consulté initialement sur cette information, il est quasi impossible que cette pièce rivetée ou collée se soit détachée de son support par simple frottement de l'eau ou par oxydation. Quand bien même elle eût été collée, ce n'est pas un bain d'eau de mer de seize mois qui pourrait dissoudre une colle conçue pour résister à d'innombrables changements de pression, de température et d'humidité, pendant plusieurs dizaines d'années. Ce sujet de la plaque manquante, collée ou rivetée, va à lui seul agiter pendant de longues semaines les passionnés de l'affaire. Et pour cause. Sans sa plaque d'identification, l'authenticité du flaperon peut et doit être mise en doute.

Second problème : Malaysia Airlines a indiqué avoir effectué des réparations sur ce flaperon en septembre 2013. Or, les informations livrées au sujet de ces réparations, notamment certains dessins techniques, ne correspondent pas exactement à ce que constatent les experts sur la pièce lors du premier examen en laboratoire. Le *New York Times* écrit alors que ni Boeing ni le NTSB (équivalent américain du BEA français), qui ont vu le flaperon, ne sont convaincus de son appartenance au Boeing 28420 de Malaysia Airlines. Leurs experts réclament davantage d'analyses. « Leurs doutes sont basés sur le fait qu'une modification observée sur ce flaperon ne correspond pas

précisément à ce à quoi on pouvait s'attendre d'après les livres de maintenance », indique le grand journal américain, qui cite une source au sein de l'enquête, quoique non autorisée à parler ouvertement. « Il peut arriver que les livres de maintenance comportent des erreurs », m'indique l'ancien directeur du BEA, Jean-Paul Troadec.

J'appelle l'expert missionné, François Grangier, pour tenter d'avoir quelques précisions sur ces divers points. Il se fâche de mon appel et me demande comment j'ai trouvé son numéro. C'est une enquête judiciaire, il lui est strictement interdit de communiquer… J'explique simplement que je vais devoir faire un papier avec les informations qu'il a données, lui, aux familles, et que je n'ai recueillies, moi, que de seconde main, avec d'évidents risques d'imprécisions. Cela lui est égal. Il n'a pas à m'aider. Il raccroche. Toujours est-il que les deux manières les plus irréfutables d'identifier ce flaperon – plaque d'identification et concordance avec les travaux de maintenance – sont éliminées. Quant à la peinture de la pièce, contrairement à ce qui a été initialement avancé, elle ne va rien indiquer, car ces parties de l'appareil ne sont pas personnalisées par les compagnies aériennes. La peinture est commune à des dizaines voire des centaines d'appareils de la même génération. Ce qui n'empêchera pas le ministre des Transports de Malaisie de déclarer sur CNN que « la tonalité de la peinture du flaperon correspond exactement à celle du MH370 ». Et il aurait pu ajouter « de même qu'elle correspond exactement à celle de centaines d'autres B777 ».

J'apprends donc que faute d'identifier le flaperon en tant que tel, les experts vont tenter d'en identifier les composants : il va falloir remonter au sous-traitant. Au bout de plusieurs entretiens avec des contacts qui en savent chacun un peu et m'en livrent, parfois péniblement, quelques bribes, je comprends que le sous-traitant est espagnol, qu'une douzaine de numéros ont été relevés sur des composants à l'intérieur du flaperon, et que ces numéros ont été communiqués à Séville, avec l'espoir qu'un lien puisse être établi entre ces composants et le Boeing 28420 livré à Malaysia Airlines en 2002… Le fil est d'autant plus difficile à remonter que Malaysia Airlines n'a pas souscrit au service de maintenance proposé par Boeing, qui garantirait un suivi beaucoup plus précis et scrupuleux. L'enquête française affirme par ailleurs que le « sous-traitant espagnol […] est en vacances ». Il va donc falloir attendre son

retour. Ce que publie *Le Monde*. Cela vaut quelques réactions sarcastiques dans la presse anglo-saxonne. À juste titre. Cette « excuse », présentée aux familles par l'expert, est faible, à peine crédible. On cherche, semble-t-il, à gagner du temps. Rares sont les gens du secteur qui croient qu'une société internationale de haute technologie, même localisée en Espagne et même en plein mois d'août, ne soit pas capable de trouver la personne qui, en quelques heures au grand maximum, puisse faire les recherches nécessaires afin de dire si, oui ou non, la société dispose d'un historique de ces pièces. Et, le cas échéant, quand, à qui, et surtout pour quel aéronef elles ont été vendues. D'ailleurs, la plaquette d'Airbus Defense Space, qui a repris l'entreprise CASA à Séville, indique *« round the clock availability »*, « disponibilité vingt-quatre heures sur vingt-quatre »… Certes, l'enquête passe par une commission rogatoire internationale (CRI). Ce ne sont donc plus des relations commerciales ou diplomatiques normales. Et, paradoxalement, cela peut aussi contribuer à compliquer, donc à ralentir les démarches.

En attendant les informations du sous-traitant, les experts se penchent plus avant sur le flaperon, le font flotter, en prélèvent les anatifes qui l'ont colonisé. Ces crustacés sont soumis à des analyses bio-marines censées déterminer leur âge, leur santé, et si possible leur origine et leur histoire. Si seulement les anatifes pouvaient décrire précisément sous quelle latitude et quelle longitude ils se sont accrochés, à la vie à la mort, à leur illustre flaperon, retrouver l'avion ne serait plus qu'une question de semaines…

À La Réunion et à Maurice, la chasse aux débris d'avion est ouverte

Parallèlement à l'analyse scientifique qui a lieu en France sur le flaperon, les plages de La Réunion sont passées au peigne fin. Des bénévoles et des hordes de médias se joignent aux « équipes vertes » et aux forces de l'ordre mobilisées. À l'île Maurice comme à La Réunion, la chasse au débris d'avion est ouverte, grand ouverte. *Paris Match* propose à Ghyslain Wattrelos de lui offrir le voyage sur place en échange de quelques photos et quelques commentaires exclusifs. Il

pourrait ainsi chercher lui-même sur les plages de La Réunion d'autres lambeaux de valise ou de carlingue, lui qui a perdu sa femme, sa fille et l'un de ses deux fils dans le vol. Il décline. L'indécence de certains médias le touche-t-elle encore ?

Même la petite île de Rodrigues, perdue à plus de 500 kilomètres à l'est de l'île Maurice, participe à l'effort régional. Deux bouteilles d'eau, qui portent « des inscriptions asiatiques », dont une de la marque malaisienne Cactus, y sont ramassées lors d'une patrouille dans la région d'Anse-Bouteille et Trou d'Argent. Selon les envoyées spéciales de BFM TV à La Réunion, on a aussi retrouvé « des chaussures faites au Vietnam et des bouteilles fabriquées en Malaisie[116] ».

Les commissariats de l'île, assaillis par l'abondant butin de cette vaste chasse au trésor, s'inquiètent de devenir les décharges provisoires de tous les déchets de plage de l'île. Au bout d'une semaine, le préfet de La Réunion indique que plus de 80 objets ont été récupérés : théière écrabouillée, hochets, pièce de voilier, flip-flop *made in China*, poupée en plastique du chanteur coréen Psy… Non sans humour, le journal en ligne de l'île, Clicanoo.re, publie la photo d'une carcasse de voiture avec ce titre : « Ceci n'est pas un débris du MH370 ». Autant dire que les indices se multiplient.

Des recherches aériennes sont également entreprises. Un CASA[117] de La Réunion survole de manière systématique une vaste zone de mer. Si son équipage repère quelque chose, hélicoptères et bateaux prendront la relève. L'île Maurice voisine déploie aussi des patrouilles aériennes au large de ses côtes. Mais personne ne trouve rien de crédible.

Personne, sauf l'équipe malaisienne. Envoyée à La Réunion pour participer aux recherches sur le terrain, elle trouve, à peine arrivée, « de nombreux débris d'avion ». L'information est immédiatement relayée par le très affirmatif ministre malaisien des Transports, Liow Tiong Lai. Il est tout l'inverse de son prédécesseur, Hishammuddin Hussein, qui avait plutôt tendance à tout nier. Le jeudi 6 août, après avoir donné une conférence de presse pour annoncer les fameuses découvertes « de nombreux débris d'avion » par les « experts malaisiens », annonces reprises dans la presse du monde entier, Liow Tiong Lai répète sur CNN que ses équipes ont trouvé des morceaux de hublots et de sièges d'avion. En fait, il ne peut pas garantir qu'il s'agisse de morceaux du

MH370 mais, ce qui est sûr et certain, c'est que ce sont des pièces d'avion. Le journaliste Andrew Stevens, clairement dubitatif, lui demande comment il peut en être aussi sûr. Et le ministre de lui affirmer que ses hommes sur le terrain sont de « vrais experts ». S'ils disent que c'est une pièce d'avion, c'est qu'ils savent. Le ministre ajoute que « les pièces ont été transmises à la police militaire locale pour expertise ». La gendarmerie française, interrogée ensuite par l'AFP et par AP[118], affirme pourtant n'être au courant d'aucune pièce d'avion remise par l'équipe malaisienne. D'ailleurs, de toute la collection de déchets récupérés durant cet exercice, la seule pièce qui aurait pu, un très court instant et par une nuit sans lune, passer pour un hublot d'avion, était… une base de machine à coudre en plastique jauni. Quant aux « coussins de sièges d'avion », peut-être n'était-ce finalement que de la bourre de noix de coco[119] ? La ressemblance est trompeuse… Au temps pour l'expertise aéronautique malaisienne.

Un débris numéro deux ?

Arnaud Andrieu est photoreporter à La Réunion. Dix jours après la découverte du flaperon, le 8 août, il se rend sur la plage Saint-André, déserte – l'excitation est vite retombée. « C'était comme toujours plein de détritus, des pièces déposées là par les riverains ou par l'océan », se souvient-il. Des pneus, un siège auto, des carcasses de voitures, un vieux vélo, des jouets… Il repère néanmoins et photographie une grande pièce en mousse orange foncé, d'un peu moins d'un mètre de large sur environ deux mètres de long, avec des traces de brûlures côté mousse. L'autre côté est une espèce de linoléum noir qui ressemble à du revêtement de sol technique. Un morceau de couloir d'avion ? La pièce n'est pas très lourde, il la retourne aisément. Un hélicoptère de la gendarmerie survole la zone. Une patrouille de police arrive en Land Rover Defender. Alors qu'ils découvrent la pièce à leur tour, les policiers lui expliquent qu'ils ont été briefés pour trier les objets trouvés. Ils cherchent de grandes pièces susceptibles de flotter. Et les fixations blanches avec crochets noirs sur la tranche de cette pièce lui donnent un caractère technique qui, d'après leurs fraîches connaissances, pourrait correspondre à une pièce d'avion. Ils l'emportent. Deux jours après, *Le*

Quotidien de La Réunion annonce qu'une patrouille de police aurait découvert le 8 août « un nouvel élément pris au sérieux », envoyé à Toulouse pour des analyses. Quand Arnaud Andrieu appelle (le 10 août) le commandant Fouquet, de la BGTA, responsable des recherches, on lui répond que celui-ci est « en congé »… Le reporter garde de ces opérations une étrange impression : ni la police, ni la gendarmerie, ni l'armée de l'air ne lâchaient la moindre information à la presse. En même temps, les moyens mis en place pour effectuer des recherches dignes de ce nom paraissaient insuffisants… Le 10 août, il tweete : « Journée de merde. Personne sur la côte. Aucune transparence des autorités. Censure ? » En fait, ce second débris ne sera jamais officiellement mentionné. Et, comme pour le flaperon, plusieurs mois plus tard, aucune analyse, aucune information précise ne sera rendue publique.

L'Australie déstabilisée par l'apparition miraculeuse du flaperon

L'Australie est de toute évidence prise de court par l'apparition du flaperon à La Réunion. Le fait que le « plus vaste exercice de recherches de tous les temps », placé sous sa direction, ne soit pas parvenu à localiser, seize mois après les faits, ni l'épave au fond de l'eau ni même un seul débris en surface, a déjà fortement mis à mal la crédibilité de son opération. Mais les études de dérive et de dispersion des débris proposées par les scientifiques australiens à la suite de la perte de l'avion n'ont jamais inclus La Réunion… Pour mémoire, le Premier ministre australien Tony Abbott avait déclaré en avril 2014, soit quinze mois avant cette incroyable découverte, qu'il serait désormais hautement improbable de retrouver le moindre débris : « À ce stade, après cinquante-deux jours de recherches, tout aura pris l'eau et coulé », avait-il affirmé.

Dans les heures qui suivent l'annonce de l'existence du flaperon, le Premier ministre, sans même attendre de savoir s'il s'agit ou non d'un morceau du MH370, rétropédale de toutes ses forces et va jusqu'à déclarer que le flaperon « prouve bien » que les recherches australiennes ont lieu depuis le début au bon endroit. Ah bon ? La plupart des

modèles de dérive rendus publics jusqu'à présent n'incluaient pourtant pas La Réunion. Huit mois plus tôt, c'est en Indonésie que Peter Foley[120], le responsable des recherches australiennes du MH370, pensait retrouver des débris. « Quelque chose va arriver sur terre, quelque part, le plus probablement sur [l'île de] Sumatra. On a déjà eu beaucoup de gens qui ont remis des choses à la police locale », déclarait-il fin novembre 2014. L'apparition du flaperon oblige l'Australie à se lancer dans un exercice assez acrobatique de rattrapage. « Nous étions [justement] en cours de publication d'un modèle révisé de dérive des débris quand le flaperon est apparu à La Réunion », déclare le directeur de l'ATSB, Martin Dolan. Le bureau publie le 4 août son tout dernier modèle de dérive, qui – heureux hasard – montre qu'il était en fait prévisible que des débris s'échouent à quelques centaines de kilomètres de La Réunion. Et en ajoutant quelques degrés d'angle de dérive ou en changeant un peu l'effet du vent, on finit par faire arriver les débris à La Réunion.

Dans les semaines qui avaient suivi la perte de l'avion, sachant que la France possède plusieurs îles dans le sud-ouest de l'océan Indien[121], j'avais appelé à tout hasard le bureau des Terres australes et antarctiques françaises, basé à La Réunion. À 2 500 kilomètres au sud-ouest de Perth, on se rapprochait notamment des îles de Saint-Paul et de La Nouvelle-Amsterdam. Une alerte d'observation avait-elle été donnée dans ces îles ? La France se préparait-elle à participer aux recherches ou à servir de base, s'il s'avérait que l'avion était tombé plus à l'ouest ? « Notre zone attitrée de "SAR" se limite au sud-ouest de l'océan Indien », m'avait indiqué au téléphone le suppléant du chef de district. Quant aux recherches éventuelles, le navire *Marion-Dufresne*, alors en rotation de ravitaillement entre les îles Kerguelen et Saint-Paul, n'avait pas reçu de consignes particulières. En 1997, j'avais passé une soirée inoubliable en compagnie de paléo-climatologues français dans le mess du *Marion-Dufresne*, lors d'une escale du navire océanographique à Christchurch, en Nouvelle-Zélande. On m'y avait fait un exposé formidable et globalement incompréhensible qui remontait à la nuit des temps, à partir de sédiments prélevés dans la calotte glaciaire[122]… Mais à part quelques nouvelles du *Marion-Dufresne*, de la santé du grand albatros et de l'état des colonies d'otaries de La Nouvelle-Amsterdam,

mon appel m'apprit surtout que la France ne se sentait pas du tout concernée par les recherches en cours. « D'ailleurs, si l'avion est tombé plus au sud, donc plus près de nos terres australes, le courant dominant à ces latitudes sud va pousser les débris vers l'est, ils passeront même peut-être en dessous de l'Australie. Il est donc assez peu probable de voir arriver quoi que ce soit du côté de chez nous », avait prédit mon interlocuteur. Selon cette logique, il eût été plus probable de voir arriver un débris sur l'île de Pâques qu'à La Réunion.

Pour plusieurs scientifiques, l'échouage du flaperon à La Réunion est bel et bien problématique

Le 24 août 2015, Metron Scientific Solutions, grand consultant américain, envoie un mémo à la communauté scientifique qui suit le dossier. Ses calculs et sa méthode[123] sont expliqués au fil de seize pages d'équations pleines de symboles mathématiques qui me rappellent mes pires heures de cours en classe préparatoire : des fonctions, des racines carrées, des logarithmes, des intégrales, des delta et des cosinus… Je passe directement à la conclusion, dans laquelle les auteurs affirment que la zone de crash de l'avion a « dix fois plus de chance » d'être située nettement plus au nord de la zone actuelle de recherches. Voilà qui va agacer l'Australie.

Quelques jours plus tard, c'est le très réputé institut national allemand de recherche maritime GEOMAR, à Kiel, qui lance un nouveau pavé dans la mare. GEOMAR suggère aussi, mais avec ses propres arguments, que l'avion est sans doute tombé à plusieurs milliers de kilomètres au nord-est des recherches actuelles[124]. Jonathan Durgadoo, l'un des auteurs de l'étude, me détaille au téléphone sa démarche scientifique. « J'ai virtuellement largué deux millions d'échantillons-débris là où est arrivé le flaperon et j'ai regardé d'où ils pouvaient arriver… » Non seulement à peine un quart des « débris » arrivent virtuellement de l'est de l'océan Indien, mais surtout, une infime partie arrive du septième arc, zone de chute de l'appareil cohérente avec les signaux Inmarsat. Pire, pas un seul des échantillons n'arrive de la partie du septième arc sur laquelle ont lieu les recherches actuelles. Cela fait deux mises en cause sérieuses de la zone de recherches sur laquelle

s'acharne l'Australie… J'entends néanmoins beaucoup dire que l'étude des dérives océanographiques reste une science assez approximative. Pas aussi approximative qu'une prédiction de *bomoh*[125], mais à prendre tout de même avec précaution…

Par ailleurs, si l'Australie avait plutôt eu tendance, jusque-là, à promouvoir l'idée qu'il se pourrait que l'on ne retrouve jamais rien, un autre institut scientifique, australien celui-là, le CSIRO (Organisme de recherche industrielle et scientifique), publie en août également une étude prouvant qu'il est normal qu'il y ait des débris après un crash en mer. En voilà un scoop ! Cette étude cite quatre cas parmi les plus célèbres. SilkAir 185 (19 décembre 1997[126]), Adam Air 574 (1er janvier 2007[127]), Air France 447 (1er juin 2009[128]), et AirAsia 8501 (28 décembre 2014[129]). Mais la démonstration n'est guère convaincante : ces exemples illustrent surtout le fait que l'on n'a encore jamais retrouvé un aussi gros débris, aussi longtemps après le crash, aussi loin du lieu estimé de l'impact avec la mer… Ces exemples soulignent en fait plutôt la singularité du cas « flaperon ».

La Réunion est en effet à environ 2 200 milles nautiques (4 000 kilomètres) du septième arc. Pour arriver sur la plage de Saint-André ce fameux 29 juillet 2015, le flaperon aurait dû parcourir, pendant près de 500 jours d'affilée plus de sept kilomètres en ligne droite, pour rallier son point de départ à La Réunion. Outre les caprices des courants, des vents, l'impact des vagues et de la houle parfois déferlante, il aurait aussi essuyé de nombreuses tempêtes… « Ce qui est très étonnant, c'est qu'il y ait encore une pièce pareille qui flotte aussi longtemps après. Ça, c'est vraiment très étonnant », déclare Jean-Paul Troadec sur le plateau de l'émission « C dans l'air[130] ». On est donc à nouveau dans le jamais-vu, dans l'extraordinaire, dans l'incompréhensible.

L'été du flaperon, 2015, je reprends rendez-vous avec Jean-Paul Troadec au port du Château, à Brest, quelques heures après l'arrivée triomphale de la réplique de *L'Hermione*[131], de retour de New York. Je n'ai pas revu l'ancien directeur du BEA depuis sa première mission en Malaisie, en mars 2014. Cette affaire l'intrigue, comme beaucoup d'experts aéronautiques, et il suit de loin les cercles les plus sérieux qui planchent sur la question. Il est de ceux qui ont dit dès le début de

l'épisode du flaperon qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que cette pièce dévoile le fin mot de l'histoire. Tout au plus le mot de la fin de l'histoire… Lors des recherches de l'AF447, les calculs de « rétrodérive » effectués avaient mené les enquêteurs très loin du lieu du crash et leur avaient fait perdre plusieurs mois ainsi que beaucoup d'argent. Le flaperon, si son appartenance au MH370 était avérée, pourrait toutefois livrer une idée plus précise des derniers instants du vol, la nature du choc final : *kiss landing*[132], crash en piqué, explosion ?

La taille et le bon état du flaperon peuvent en fait servir à accréditer deux scénarios presque opposés. Si l'avion est tombé à très grande vitesse (environ 900 kilomètres/heure), les appendices ont pu se décrocher dans la chute et heurter l'eau plus lentement et avec beaucoup moins de force que la coque. C'est le scénario jugé le plus probable par l'Independent Group. La déchirure du flaperon est par ailleurs conforme à l'arrachage de certains appendices qui aurait eu lieu au cours d'une chute en quasi-piqué, que Mike Exner, membre de l'IG, a reproduite en simulateur. Parmi toutes les personnes qui connaissent l'océan Indien et l'aviation, aucune n'imagine concevable le scénario de l'amerrissage, selon lequel l'avion aurait réussi à se poser dans l'océan comme sur l'Hudson River[133]. « Il est impossible d'imaginer que le pilote puisse choisir sa vague comme un surfer pour amerrir en parallèle de la houle », m'affirme un pilote de chasse familier des appontages[134]. Pour un avion de cette taille-là, l'eau est comme du ciment. Il explose forcément lors de l'impact.

La Malaisie tente néanmoins de mettre en avant le scénario irréaliste d'un amerrissage en douceur, faisant dire à un « expert en communications satellite » dénommé Zaaim Redha Abdul Rahman que la découverte du flaperon « prouve que l'avion est tombé d'un bloc au fond de l'eau ». Cette théorie sans le moindre fondement émanant de quelqu'un dont les compétences n'ont rien à voir avec le sujet est traduite en de nombreuses langues et largement diffusée par l'agence de presse malaisienne Bernama. Pourquoi ?

Jeudi 3 septembre 2015 :
soudaine confirmation « avec certitude »

Alors que rien ne filtre des analyses en cours à Toulouse tout au long du mois d'août 2015, les choses se précipitent début septembre. L'enchaînement est cadencé comme une descente de singes sur un dépôt de poubelles dans un faubourg de Kuala Lumpur.

Lundi 31 août et mardi 1er septembre 2015. Le ministre français de la Défense, Jean-Yves Le Drian, est en Malaisie pour « présenter son offre complète de dix-huit Rafale ». Il rencontre son homologue Hishammuddin Hussein, alias « Non-Non », qui depuis un peu plus d'un an n'a plus que le portefeuille de la Défense. Jean-Yves Le Drian indique que le Rafale a été un sujet de discussion parmi d'autres, dans le cadre de la « large coopération » avec ce « partenaire stratégique » de la France en Asie du Sud-Est qu'est la Malaisie. Le ministre français évoque « les sous-marins, les corvettes, les avions… ». Aucun des deux hommes politiques ne mentionne ni le vol MH370, ni les quatre citoyens français portés disparus, ni le flaperon en cours d'analyse en France, ni bien sûr le fait que la France et la Malaisie n'ont toujours pas accordé leurs discours sur l'appartenance du flaperon à l'avion perdu. Tiens, justement, ne serait-il pas grand temps que la France dise enfin comme la Malaisie ?

Mercredi 2 septembre 2015. Les familles rencontrent à nouveau l'expert missionné, dans le bureau du juge, à Paris. Elles apprennent que les analyses bio-marines sont terminées. Que les anatifes ont « au moins un an » et que ces petites bêtes ne survivent que dans des eaux de plus de 18 degrés Celsius : rien d'incompatible avec le lieu et la date présumés du crash. Le juge indique aussi son intention de se rendre le lendemain même à Séville, en Espagne, chez le constructeur sous-traitant, ADS-SAU, plus communément connu des gens du métier sous son ancien nom, CASA.

Jeudi 3 septembre 2015. Le juge et son expert partent pour Séville. Le seul vol du matin arrive à 11 h 55. Les installations d'ADS-SAU sont sur la zone de l'aéroport Séville-San Pablo. Cela tombe bien, car il y a, semble-t-il, urgence du côté français. Il se trouve que le technicien d'ADS-SAU, auditionné par les deux Français, dispose précisément de l'information minimale dont ils ont besoin. Il est en mesure de confirmer que l'un des douze numéros relevés à l'intérieur du flaperon, et préalablement transmis à ADS-SAU, peut être formellement associé

au numéro de série du flaperon du Boeing WB-175, lequel est bien le Boeing 28420, lequel est bien le Boeing vendu à Malaysia Airlines en 2002 et immatriculé 9M-MRO.

Si un seul numéro sur les douze transmis a pu être associé à cet avion-là, on pourrait se demander *quid* des onze autres ? Mais dans ces circonstances, peu importe les onze autres. Ce qui compte pour le moment, c'est qu'il y ait un lien. Un lien ténu, certes. Mais un lien est établi. Le juge est satisfait. Il n'a pas besoin de plus.

Dans les minutes qui suivent cette réunion, sans prendre le temps de rentrer à Paris, le juge prévient le parquet de Paris, qui prépare un communiqué à toute vitesse. Il est publié le jour même, en milieu d'après-midi. Le juge et l'expert sont encore en Espagne quand le « urgent » de l'AFP sonne dans toutes les grandes rédactions de la planète.

« Ainsi, il est aujourd'hui possible d'affirmer avec certitude que le flaperon découvert à La Réunion le 29 juillet 2015 correspond à celui du vol MH370 », indique le parquet de Paris dans son communiqué, partiellement repris par l'AFP. Les médias ne retiendront que deux mots de cette dépêche : « avec certitude ».

Le communiqué du parquet a pourtant pris quelques libertés avec la réalité. Il indique que les analyses ont permis de relever (au moyen d'un endoscope) *trois* numéros à l'intérieur du flaperon[135]. L'expert avait pourtant clairement indiqué aux familles, au début de l'enquête, que *douze* numéros de composants avaient été identifiés à l'intérieur du flaperon et envoyés au sous-traitant. Et une autre source clé au sein de l'enquête m'a confirmé que c'était bien douze numéros de série, et non trois, qui ont été transmis à l'Espagne.

Certes, s'il avait fallu expliquer qu'un seul des douze numéros « relevés au moyen d'un endoscope au sein du flaperon » correspondait au MH370, cette précieuse « certitude » aurait pu sembler… fragile. « Un sur trois » passe mieux que « un sur douze », c'est indéniable. D'ailleurs, personne ne s'est inquiété des deux autres numéros. Au fond, douze peut bien devenir trois, dès lors que le flaperon de La Réunion est bien le flaperon du MH370. Quand j'ai eu accès à certains éléments du dossier technique sur lequel le juge s'est basé pour confirmer « avec certitude » la provenance du flaperon, j'ai eu du mal à être convaincue.

Outre le fait que le document comporte de nombreuses erreurs[136], je suis stupéfaite de découvrir que sur les douze identifiants qui ont été repérés par endoscope et envoyés à CASA, le seul et unique numéro (3FZG81) que l'on retrouve sur une fiche de commande liée au flaperon RH405 (destiné au Boeing MSN 404 du vol MH370) est… écrit à la main, sur un document plutôt brouillon. La preuve était ténue, elle me semble à présent sujette à caution fragile. D'ailleurs, puisque le document indiquant le numéro de série du composant du flaperon – censé appartenir au MH370 – en comportait cinq autres (également inscrits à la main et numérotés), pourquoi n'a-t-on pas cherché à confirmer leur appartenance au débris trouvé sur la plage de La Réunion ? Tout cela semble pour le moins bâclé et bouclé à la hâte…

Est-il concevable, même dans les entreprises les plus respectables, qu'il faille rendre un petit service à un gros client ou à un grand pays, au gré d'une petite confusion sur une ligne de commande ou un numéro de série qui aboutirait au résultat attendu sans compromis de sécurité ou de réputation pour l'entreprise ? La réponse à cette question varie largement d'un interlocuteur à l'autre… De : « Jamais de la vie, c'est hors de question ! Nous avons des procédures très strictes », jusqu'à : « Mais bien sûr, qu'est-ce que vous croyez ? Que les gens de l'aéronautique sont des enfants de chœur ? » Moi, je ne crois rien, je pose des questions.

Je découvris des années plus tard qu'il existe un cas particulier dans lequel les plaques d'identification sont détachées des pièces d'avion : lors des démantèlements. C'est une obligation très clairement stipulée dans les règles internationales d'aviation civile. Autrement dit, la provenance la plus évidente d'une pièce d'avion sans plaque d'identification est un avion démantelé. J'avoue qu'en apprenant cela, je perdis le peu de confiance que j'avais dans l'authenticité du flaperon.

Mais pendant l'été 2015 de la découverte, grâce aux affirmations péremptoires de la Malaisie face au flou entretenu par les autorités françaises, ce débris est très vite assimilé comme pièce du MH370. On l'a vu, depuis le début de cette affaire, son plus gros défaut, sa caractéristique la plus aberrante est l'absence de débris. Ce débris

arrange donc tout le monde, à commencer par la Malaisie. Il devrait aider à clôturer ce dossier qui refuse obstinément de se fermer.

Vendredi 4 septembre 2015. Tout est ainsi en ordre pour la rencontre des familles françaises avec le président François Hollande, à midi, au palais de l'Élysée. Le président connaît très bien le sujet. Il écoute attentivement les uns et les autres. Il séduit ses visiteurs par ses qualités humaines. Le président demande au directeur du BEA, Rémi Jouty, qui a succédé à Jean-Paul Troadec et qui participe à la rencontre, de transmettre aux familles, si tant est qu'il existe, le rapport de la mission du BEA en Malaisie en mars 2014. Il accepte aussi de leur organiser une rencontre avec Bernard Bajolet, le directeur de la DGSE (Direction générale de la sécurité extérieure). Et il annonce son intention de se rendre en Malaisie en 2016, créant un petit effet de surprise-panique parmi son staff, qui n'a pas l'air au courant. Ce serait la première visite de l'histoire d'un président français en Malaisie[137].

Conformément à la promesse du président de la République, les membres des familles rencontrent Bernard Bajolet, vendredi 9 octobre 2015. Le patron de la DGSE a la réputation d'être « en direct » avec le président, au point d'oublier parfois de tenir informé son ministre de tutelle[138]. Cela n'empêchera pas cette rencontre de constituer une énième déception pour les familles. L'homme censé tout voir et tout entendre « ne sait rien ». « Non, vraiment rien… » À l'exception de deux revendications terroristes dont les familles n'ont jamais entendu parler mais qui, de toute façon, n'ont pas été prises au sérieux par les services secrets français. L'une émanait d'un groupe indonésien qui, selon la DGSE, n'avait pas les moyens d'une telle opération et ne l'avait d'ailleurs pas revendiquée sur son site. L'autre venait d'un groupe ouïgour[139] inconnu. Bref, le patron des services secrets n'a aucune piste depuis les premières recherches : rien d'anormal parmi les passagers. Impossible de prendre contrôle à distance d'un appareil. Impensable qu'un agent de la DGSE ait pu parler à Ghyslain Wattrelos d'une implication américaine dans cette affaire. « Il ne faut pas croire ce que l'on vous dit. Les gens d'ici ne parlent pas », répond le chef des agents secrets.

« Quand on ne veut pas danser, on dit que la terre est mouillée », dit un proverbe malais.

Comme on l'a vu plus tôt, la France marche sur des œufs de tortue avec la Malaisie. Est-ce à cause du scandale des sous-marins qui refuse de se faire oublier, est-ce à cause de l'appel d'offres des dix-huit Rafale en cours, est-ce encore pour d'autres bonnes raisons dont le public n'a pas idée ? Toujours est-il que ce dossier est clairement considéré comme « sensible », pour ne pas dire « secret-défense ». Mais à quel titre ? Cette affaire devrait être entre les mains des experts de l'aviation civile, de techniciens, de scientifiques et non d'hommes politiques. Le groupe des familles, qui ne s'attendait pas à des révélations, quitte pourtant la « Piscine » plus convaincu que jamais que l'État français n'a aucune intention de l'aider dans sa quête de vérité. Et si une opération de dissimulation de la vérité était en cours, la France y a de toute évidence un petit rôle.

Alors que l'absence de transparence est le défaut majeur de cette affaire depuis le début, l'épisode français n'a finalement rien arrangé. La France, qui aurait pu faire montre de l'efficacité de son expertise technique en exposant ouvertement ne serait-ce qu'une partie de ses analyses, a préféré s'isoler derrière un mur de secret. Qu'elle ne soit pas obligée de communiquer en vertu du statut « judiciaire » et « antiterroriste » de son enquête ne veut pas dire que cela lui soit interdit, ni même que ce ne soit pas dans son intérêt. Mais qui connaît vraiment l'intérêt de la France dans cette affaire ?

Et si le flaperon avait été déposé là, maquillé en débris du MH370 ?

On comprend facilement l'intérêt de la Malaisie et même de l'enquête à avoir enfin son « débris manquant » : confirmer la version officielle du crash dans l'océan Indien et permettre aux familles de commencer leur deuil. N'est-il jamais arrivé dans l'histoire de l'humanité, et même plus précisément dans les histoires de crashs aériens, que des preuves soient fabriquées afin de hâter un procès ou une enquête ?

Le flaperon et ses nombreux défauts ont toutefois fourni un nouvel os à ronger et des nuits blanches d'élucubrations sophistiquées aux MHistes les plus acharnés. Certains étudièrent avec un soin extrême les questions de flottabilité de cette pièce qui aurait dû prendre l'eau tôt ou

tard, l'inexplicable distribution des bernacles (*Lepas anatifera*) sur les deux faces de la pièce et tous les impondérables liés aux caprices des éléments et aux fantaisies des courants du très sauvage océan Indien. J'avoue avoir consacré des mois entiers, moi aussi, à essayer de trouver une « vraie preuve » qui me convaincrait de l'appartenance de cette pièce au MH370. Je me suis entretenue avec plusieurs biologistes marins répartis dans les plus grands centres de recherche de la planète au sujet des petits mollusques retrouvés sur le flaperon : leur taille, leur âge, leur mode de reproduction, leur répartition sur le flaperon, etc. Un petit mollusque si peu connu n'a jamais été au centre d'une telle polémique internationale. Mais une fois que j'ai compris que le flaperon ne provenait sans doute pas de l'épave du MH370 – sinon il aurait eu sa plaque d'identification –, il me parut tout aussi intrigant d'essayer de comprendre d'où il pouvait donc venir. En somme, comment la pièce retrouvée par Johnny Bègue au cours de sa tournée matinale de nettoyage des plages s'est-elle retrouvée là ?

Dès l'apparition du flaperon, tout le monde a entendu la démonstration par défaut qui prouvait, « même sans preuve », que cette pièce « devait » être une partie de l'avion disparu : c'est un flaperon de Boeing 777, or il ne manque qu'un Boeing 777 à l'appel, celui du vol MH370, donc ce ne peut être que le Boeing 777 du vol MH370. Mais voilà encore un syllogisme faux… Les avions et leurs pièces détachées ne sont pas aussi parfaitement répertoriés et suivis qu'on veut le croire. D'ailleurs, début décembre 2015, l'aéroport de Kuala Lumpur a passé une annonce dans le quotidien malaisien *The Star*, demandant au propriétaire des trois Boeing 747 abandonnés depuis plusieurs années sur le tarmac de Kuala Lumpur de bien vouloir les réclamer, faute de quoi il en disposerait. La nouvelle a suscité un certain nombre d'articles sarcastiques : « Qui a perdu trois Boeing 747 ? » ; « Le propriétaire des trois Boeing 747 oubliés à Kuala Lumpur est prié de venir les récupérer », etc. Mais difficile de croire que la moindre pièce est tracée si des avions entiers peuvent se retrouver dans la boîte des objets trouvés.

Comme l'explique un article du *Monde* datant de 2008[140], « depuis une dizaine d'années, Boeing et Airbus "déconstruisent" plutôt que "détruisent" leurs avions en fin de vie ». Le recyclage « est en passe de

devenir une spécialité professionnelle à part entière », affirme déjà le président de Boeing France, Yves Galland, dans *Révolution aéronautique, le défi de l'environnement*, ouvrage publié en 2008[141] et cité dans l'article. « Pas moins de 6 000 avions, selon Airbus, vont arriver en fin de vie dans les vingt prochaines années. Les prévisions de Boeing sur la même période sont supérieures : 7 000 à 8 500 appareils vont être mis hors-service. » Il s'agit pour les avionneurs de limiter le développement d'un marché noir de pièces détachées, ajoute l'article.

Les avionneurs désossent donc leurs avions et en recyclent une grande partie. Chaque année, plusieurs centaines de Boeing, parmi lesquels plusieurs Boeing 777, arrivent en fin de vie et sont « déconstruits plutôt que détruits ». Il n'est donc pas physiquement impossible de disposer d'un flaperon postiche. Qui plus est dans le cas des Boeing 777 de MAS, dont on a vu plus tôt qu'un grand nombre avait été mis à la retraite anticipée, voire au rebut (voir chapitre 3).

Certains MHistes ont même imaginé que le flaperon de La Réunion aurait pu être récupéré du MH17, tombé en Ukraine quatre mois après la disparition du vol MH370. Une photo d'une pièce semblable, identifiée parmi les milliers de clichés du champ de débris du MH17, a circulé en ligne et a alimenté les doutes de certains MHistes. Si le flaperon venait effectivement du MH17, « on » aurait pris soin de lui enlever sa plaque d'immatriculation – élémentaire – afin que le lien ne puisse être établi avec le 9M-MRD, le Boeing du vol MH17. Étant donné que les deux avions (9M-MRO et 9M-MRD) étaient pratiquement jumeaux, il n'a peut-être pas été si compliqué que cela de réussir à « prouver » que les sous-parties avaient été destinées à l'un plutôt qu'à l'autre. Le flaperon aurait ensuite été maladroitement maquillé en flaperon perdu itinérant, en l'immergeant quelques mois dans l'océan, le temps qu'une colonie crédible de bernacles s'y installe et lui donne son aspect « grand voyageur », marathonien de l'océan… L'une des études de flottabilité dont j'ai eu connaissance indique, en outre, que « la ligne de flottaison repérée au laboratoire ne correspondait pas à la position suggérée par les zones d'implantation des crustacés ».

C'est sûrement une coïncidence, mais les biologistes marins français chargés d'étudier les bernacles trouvées sur le flaperon ont dit dans leur

rapport que les créatures avaient environ un an. Il se trouve que le MH17 a été abattu mi-juillet 2014 et que le flaperon a été retrouvé fin juillet 2015. Il se trouve également que les scientifiques français qui firent consciencieusement les prélèvements de peinture sur le flaperon « dans le but de déceler des traces d'explosifs », en même temps qu'ils prélevaient les petits mollusques reçurent l'ordre de ne faire aucun prélèvement sur l'intrados du flaperon, la partie inférieure de la pièce, selon un compte rendu officiel auquel j'ai eu accès. Cet ordre étrange est reporté sur le procès-verbal : « Sur ordre de l'expert, il n'a pas été fait de constatations, prélèvements ou prises de vue de la face intérieure. »

Étant donné qu'un missile sol-air est plus susceptible de toucher un avion par le bas que par le haut, la probabilité de trouver d'éventuelles traces d'explosifs est forcément plus importante en dessous qu'au-dessus, même après un bain de mer de plus d'un an, et pourtant l'expert responsable de l'enquête donne comme ordre de ne pas inspecter la partie inférieure de la pièce. Quelle étrange consigne, qui donnerait presque envie de croire au scénario du flaperon du MH17 ! Si cette opération de camouflage a réellement eu lieu, je ne peux m'empêcher de compatir avec les supposés agents des services secrets qui ont dû exécuter cette mission de tromperie plutôt pathétique : le flaperon endommagé, récupéré cassé, puis délicatement recouvert de vrais bernacles, ensuite abandonné avec désinvolture, de préférence la nuit, sur la plage d'un pays capable de gérer la situation de manière crédible. Ce serait une fabrication complète de preuves. Mais quiconque croit pouvoir faire disparaître un avion doit bien pouvoir, du même coup, faire apparaître un flaperon. La meilleure façon de démentir catégoriquement cette hypothèse serait bien sûr de produire les deux flaperons du MH17.

Malgré les semaines, les mois, et à présent les années qui se sont écoulées depuis la découverte du flaperon, les experts français n'ont pas publié la moindre analyse quant à ce débris, traité avec le plus haut degré de secret. On ne connaît même pas sa taille exacte ou son poids, ce que réclamaient les nombreux MHistes souhaitant intégrer ces éléments dans leurs propres modèles de rétrodérive. Hormis les annonces initiales, la France n'a plus tenu une seule conférence de presse au sujet de cette pièce. Jamais les experts sollicités n'ont été

identifiés ni disponibles pour répondre à toutes les questions passionnantes que l'on est en droit de se poser au sujet de cet élément qui est devenu à peu près aussi mystérieux que l'avion dont il est censé provenir.

Tout cela laisse songeur. Ce flaperon aura tout de même partiellement rempli sa mission première, à savoir convaincre une partie de l'opinion publique que le MH370 s'est bien abîmé dans l'océan Indien. Mais les familles ne sont pas sûres d'y croire.

Quand, début 2018, l'Australie annonce son intention d'ériger à Perth un mémorial dédié aux passagers du vol MH370, les familles s'y opposent avec véhémence. Les familles chinoises en particulier font savoir qu'elles souhaitent que leurs proches soient tenus pour « disparus » et non « morts ». L'épisode flaperon aura finalement essentiellement servi à confondre encore davantage les esprits en suscitant de nouvelles questions sans apporter la moindre réponse.

Une illustration du fait que le flaperon n'a pas convaincu tombe un peu plus d'un mois après la fameuse confirmation française « avec certitude » que le flaperon était un morceau du MH370. Le 10 octobre 2015, la chaîne télévisée malaisienne Astro Awani annonce qu'un avion aux couleurs de Malaysia Airlines, avec des restes humains et un squelette de pilote encore attaché à son siège dans le cockpit, aurait été découvert par des Malaisiens qui chassaient sur l'île de Subgay, dans la région de Tawi-Tawi, dans le sud des Philippines… Une main courante a été déposée par un certain Jamil Omar, électricien d'une quarantaine d'années, au poste de police de Sandakan, au Sabah, sur l'île de Bornéo. Son neveu aurait fait cette découverte macabre alors qu'il chassait des oiseaux à la lisière de la jungle. Le plus étrange, dans cette nouvelle que personne ne parvient à vérifier indépendamment mais qui se déforme au fil des jours, c'est que des dizaines de médias la reprennent en l'associant au MH370 sans y voir le moindre problème.

Ne vient-on pas d'avoir, un mois auparavant, la « preuve » tant attendue que l'avion s'était écrasé dans l'océan Indien ? Et s'il s'est écrasé dans l'océan Indien, puisqu'on en a retrouvé un morceau à La

Réunion, comment peut-on imaginer à présent que l'avion du MH370 a échoué sur une colline de la jungle des Philippines ?

Quelques jours plus tard, la marine des Philippines patrouille autour de l'île indiquée. Elle interroge les habitants et ne trouve rien qui confirme la découverte du jeune chasseur d'oiseaux sauvages. D'ailleurs, quand la police malaisienne veut obtenir plus de détails du jeune braconnier, il s'est lui aussi envolé.

---

112. Propos du vice-ministre malaisien des Transports, Abdul Aziz Kaprawi, recueillis par l'AFP le 31 juillet 2015.

113. L'ATSB est responsable des recherches dans l'océan Indien depuis le 17 mars 2014.

114. Le vol AF447 Rio-Paris s'est écrasé le 1er juin 2009 au large du Brésil. Les pièces de l'avion sont toujours stockées dans ce laboratoire.

115. La plaque d'identification d'une pièce mentionne typiquement le numéro du modèle d'avion auquel la pièce est destinée, le code d'identification du fabricant, le numéro de référence de la pièce, le numéro de série de la pièce et le nom de l'inspecteur de la pièce.

116. « Vidéo - Un nouveau débris trouvé sur une plage à La Réunion », BFM TV, 18 août 2015.

117. Avion de patrouille maritime.

118. Deux grandes agences de presse internationales, française et américaine.

119. La bourre, ou coir, est l'épaisse partie fibreuse qui entoure la noix de coco.

120. Stephen White, « Flight MH370 : "Debris from Missing Jet Will soon Start Washing up in Indonesia" », *Daily Mirror*, 23 novembre 2014.

121. Ce sont les Terres australes et antarctiques françaises, qui dépendent du ministère des Outre-Mer : Crozet, Saint-Paul et La Nouvelle-Amsterdam, Kerguelen, îles Éparses, terre Adélie.

122. Florence de Changy, « Les carottes du *Marion-Dufresne* résoudront-elles l'énigme du climat global ? », *Le Monde*, 28 mai 1997.

123. Le modèle empirique de transport de débris utilisé est celui de l'océanographe Erik Van Sebille, du Grantham Institute, Imperial College, Londres.

124. Le modèle de dérive utilisé par GEOMAR est celui de la société Mercator-Océan, basée à Toulouse.

125. Un *bomoh* est un chaman malaisien.

126. Des morceaux de la queue du Boeing 737 se détachent pendant la chute en piqué et tombent à terre. Le reste de l'avion s'enfonce dans la rivière Musi, à Sumatra (Indonésie). Aucune partie ne refait surface.

127. Le Boeing 737 s'écrase au large des Sulawesi (Indonésie orientale). En un mois, 200 objets (morceaux de siège, plateaux-repas, valises, morceaux de pneu de l'avion, gilets de sauvetage, appuie-têtes…) sont retrouvés.

128. Il faut cinq jours pour découvrir le premier débris de l'A330, tombé à plat au large des côtes brésiliennes. Au cours des deux semaines suivantes, plus de 700 objets et une cinquantaine de corps sont récupérés en surface. Plus rien après le 20 juin. La carlingue de l'avion est repérée en avril 2011, par 4 000 mètres de fond.

129. L'A320 s'est écrasé en mer de Java. Un certain nombre de débris sont retrouvés, jusqu'à 100 milles nautiques (185 kilomètres), deux semaines plus tard.

130. « C dans l'air », France 5, 6 août 2015.

131. *L'Hermione* est le bateau à bord duquel La Fayette a apporté son soutien aux insurgés américains en 1780.

132. Atterrissage ou amerrissage en douceur.

133. Le 15 janvier 2009, un A320 dont les deux moteurs étaient coupés s'est posé sur l'Hudson River, à New York, sans dommages pour les passagers.

134. Un appontage est un atterrissage sur le pont d'un porte-avions.

135. « La communication immédiate des données relatives aux commandes et fabrication des pièces de l'aéronef, explicitée par l'audition d'un technicien de la société ADS-SAU, permet d'associer formellement l'un des *trois* [c'est moi qui souligne] numéros relevés à l'intérieur du flaperon au numéro de série du flaperon du Boeing 777 du vol MH370. »

136. Parmi les erreurs relevées, un document fait référence au « flaperon numéro 404 » (qui est le numéro de série de l'avion mais non celui du flaperon). Selon la table des correspondances incluse dans le dossier, le flaperon droit 404 était destiné au Boeing MSN 400 et non au Boeing MSN 404. Les experts semblent avoir confondu le numéro du flaperon avec le numéro du Boeing. Est-ce crédible ?

137. Le voyage eut d'ailleurs lieu en mars 2017, quelques semaines avant les élections, mais la seule information qui en ressortit fut que les négociations autour de la vente de Rafale progressaient.

138. Jean Guisnel, « L'exécutif présente pour la première fois la communauté du renseignement », *Le Point*, 5 décembre 2014.

139. Les Ouïgours sont une minorité chinoise musulmane sunnite.

140. Dominique Gallois, « Ces avions que l'on désosse », *Le Monde*, 8 octobre 2008.

141. Yves Galland, Gil Roy, *Révolution aéronautique, le défi de l'environnement*, Pearson, 2008.

9

LE VRAI-FAUX DÉBRIS MITSUBISHI DANS LE GOLFE DE THAÏLANDE

Le 23 janvier 2016, presque deux ans après les brèves recherches en mer de Chine du Sud autour du point Igari, et six mois après l'apparition du flaperon à La Réunion, un grand débris s'échoue sur une plage de la province de Nakhon Si Thammarat, au sud de la Thaïlande, non loin de l'endroit où les autorités vietnamiennes avaient signalé le crash du MH370 en mars 2014.

La pièce, qui mesure deux mètres sur trois, porte un numéro de série clairement lisible, ainsi que de gros boulons, également numérotés. Au vu des bernacles accrochées au débris, les pêcheurs thaïlandais estiment sa durée d'immersion à au moins un an. Citant le porte-parole de la Royal Thai Air Force, Pongsak Semachai, l'Agence France-Presse assure que « des experts en aviation de l'armée thaïe qui ont déjà inspecté le débris ont affirmé qu'il s'agissait vraisemblablement d'un morceau d'avion […]. Une équipe spécialisée […] va se rendre dans le district de Pak Phanang lundi pour récupérer ce morceau. » L'agence de presse française rapporte également les propos du chef du district de Pak Phanang, qui voit dans cette épave un nez d'avion « parce qu'il y a des fils électroniques et des isolants ». « Les différents numéros indiqués sur le panneau devraient aussi aider à l'identification », ajoute-t-il. Le 24 janvier, CNN cite un porte-parole de la Royal Thai Air Force qui pense que le débris provient « d'un avion de ligne ». « D'après les images des journaux locaux, ce n'est certainement pas un morceau d'avion militaire, mais cela ressemble à mon avis au fragment d'un gros-porteur », ajoute l'*air marshal* Pongsak Semachai. Il confirme à CNN

que la Royal Thai Air Force compte envoyer une équipe le lundi suivant pour récupérer le débris et le rapporter à Bangkok.

De son côté, le *Bangkok Post* affirme, le 25 janvier 2016, que « des experts en aéronautique thaïlandais ayant examiné la pièce ont confirmé dimanche que les numéros de série trouvés sur les boulons correspondaient à la série des Boeing de la série 777[142] ». J'appelle le journaliste qui a écrit l'article. Il me confirme l'information mais souhaite protéger sa source au sein de l'armée de l'air, qui, me dit-il, a donné son opinion sous couvert d'anonymat. Si c'est véritablement ce qu'on en dit, ce débris pourrait être une preuve absolue du crash en mer de Chine du Sud et non à des milliers kilomètres de là. À peine la nouvelle commence-t-elle à se diffuser qu'un journaliste américain du *Wall Street Journal*, Jon Ostrower, tweete qu'elle est fausse et suggère qu'il s'agit d'une pièce de fusée japonaise. Il poste immédiatement une photo assez probante de la ressemblance entre le carénage (la partie supérieure de la fusée, qui se détache quelques minutes après le lancement) et la pièce découverte en Thaïlande.

Dans la foulée, Gerry Soejatman, un MHiste opiniâtre, publie sur son blog d'autres photos et arguments en faveur d'un autre modèle de fusée japonaise qui ressemble encore plus à la pièce trouvée. « Bien que nous n'en soyons pas encore absolument certains, nous pensons qu'il est possible que ce morceau soit un morceau d'une fusée H-IIA ou H-IIB », confirme un peu plus tard Sayo Suwashita, porte-parole du constructeur Mitsubishi Heavy Industries, à l'AFP. « Possible » devient « très vraisemblable » dans *USA Today* et d'autres médias, et en un rien de temps, il est « confirmé » que le débris découvert en Thaïlande est une pièce de fusée fabriquée par Mitsubishi Heavy Industries. À l'époque, j'avais suivi cet épisode avec une certaine perplexité, mais sans approfondir la question.

Quelques jours plus tard, un jeune homme du nom de Zakaria Muhammad se promène avec sa fille sur la plage de Benting Lintang, près de la ville de Besut, en Malaisie, quand il tombe sur un débris de très grande taille. « En examinant de près la pièce de deux mètres, j'ai pensé qu'elle pouvait appartenir à l'avion disparu. Quand je l'ai sortie de l'eau, j'ai constaté qu'elle était en aluminium », déclare Zakaria à l'agence de presse malaisienne Bernama. La découverte est confirmée

par le chef de la police du district, Khaled Che Lah. Le 29 janvier, Bernama publie un article intitulé « Le public est prié de s'abstenir d'émettre des avis sur les objets trouvés au *kampung* [village] de Benting Lintang ». Une déclaration du chef de la police de Terengganu y est citée : « Attendez qu'ils aient été expertisés. Nous espérons que le public ne fera pas de suppositions à leur sujet tant qu'un rapport officiel n'aura pas été publié. »

Il est étonnant d'observer la différence entre cette attitude de « pas de suppositions, s'il vous plaît » et l'intense campagne de spéculations dans laquelle s'était lancé le même gouvernement sept mois plus tôt, lorsque Kuala Lumpur avait déclaré *ex cathedra* que le flaperon trouvé à La Réunion appartenait sans aucun doute au MH370 avant qu'aucune analyse scientifique ait été effectuée, ni même qu'il ait été examiné sur place. L'article de Bernama déclarait aussi qu'« une équipe du département de l'aviation civile de Malaysia Airlines s'était rendue sur place pendant une heure pour inspecter l'objet ». Le lendemain, le ministre des Transports malaisien, Tiong Lai, annonçait : « L'examen a montré que le débris ne correspond pas à ceux [sic] d'un Boeing 777, ce qui confirme qu'il n'appartient pas au MH370. » Mais si c'est un débris d'avion, comme semble le suggérer le ministre dans sa déclaration, à quel avion appartient-il ?

L'arrivée sur le même rivage de ces deux pièces métalliques de très grande taille, à quelques jours et quelques kilomètres d'intervalle, m'a intriguée. La coïncidence me paraissait trop grande. J'avais trouvé impressionnante, presque magique, la vitesse à laquelle on avait mis en ligne un gros plan de fusée japonaise, présentant des similitudes frappantes avec la pièce qui avait été découverte. Je trouvais aussi vaguement suspect l'empressement des autorités malaisiennes à dissocier le débris trouvé près de Besut du MH370, même si elles n'avaient pas dit pour autant qu'il provenait d'une fusée japonaise. Si le débris de Besut provenait d'un avion, pourquoi ne pas rendre publics les numéros de série pour qu'on puisse l'identifier ?

Naturellement, si un débris apparaît dans cette région du monde, on pense tout de suite au vol 8501 d'Air Asia Indonésie qui s'est écrasé en mer de Java fin décembre 2014, à 800 milles nautiques (1 500 kilomètres) au sud de Besut. Mais l'A320 était peint en rouge sur

toute sa surface, à part quelques parties en gris, alors que ce débris était blanc. Surtout, dans cette zone qui est le déversoir du Pacifique Nord vers l'océan Indien, les courants vont principalement du nord vers le sud. En outre, la mousson de nord-est, qui a lieu de novembre à mars, intensifie le déplacement vers le sud de tout ce qui flotte. Rien que pour ces deux raisons, ce morceau d'avion ne pouvait pas provenir de l'A320 d'Air Asia Indonésie.

Un gros objet qui flottait dans l'eau

Ce n'est qu'en mars 2017, plus d'un an après la découverte de ces débris, que j'ai pu me rendre chez Zakaria, sur la côte est de la Malaisie, pour l'interroger de vive voix. Quand, quelques jours plus tôt, à Kuala Lumpur, j'avais mentionné ce projet à une amie malaisienne alors que nous partagions un petit déjeuner de *nasi lemak*, elle avait proposé de venir avec moi. Identifier puis localiser Zakaria, vaguement cité dans des articles de presse locale, eût été plus simple s'il avait disposé d'un compte Facebook ou d'un quelconque profil en ligne. Il me fallut la coopération de deux députés et de leurs réseaux locaux, puis l'assistance d'un agent de voyage basé à Kuala Terengganu, qui nous fournit un chauffeur nommé Zaki. Ce dernier nous attendait à l'aéroport avec sa Proton brinquebalante, laquelle nous mena deux ou trois heures plus tard à un intermédiaire anonyme, chargé de nous attendre dans une station-service Shell flambant neuve, construite au bord de la route côtière de l'État de Terengganu. Son rôle était simplement de nous escorter, à partir de là, jusqu'à la maison de Zakaria.

Zakaria et sa femme Sabrinah habitent avec leur fille de sept ans et une cousine dans une maison traditionnelle d'une pièce, en bois, construite sur pilotis, au bord d'un chemin de terre. On devine la mer pas loin. Quelques chèvres broutent librement dans l'enclos. Des cages en osier suspendues dehors abritent des oiseaux minuscules, visiblement placés hors d'atteinte des deux gros chats qui quadrillent le terrain en se déhanchant comme les vrais maîtres des lieux. Assis sur une natte de plastique bariolée qui couvre les planches inégales du sol, ils nous invitent à les rejoindre. Zakaria commence par nous dire qu'il est très

surpris de notre visite, car après les deux jours d'excitation provoqués par sa découverte, il y a plus d'un an, personne n'a donné suite.

« Il était 18 heures quand j'ai aperçu un gros objet qui flottait dans l'eau. À peu près à ça de profondeur », explique-t-il en plaçant sa main à l'horizontale à la hauteur de sa hanche. Sa fille Tasha l'interrompt pour préciser que c'est elle qui l'avait repéré la première, ce que son père lui concède en souriant. Il estime à environ 30 kilos le poids de la pièce, qui avait vaguement la forme d'un cerf-volant dont seul l'un des côtés était droit. À certains endroits, l'objet était couvert de coquillages, se souvient-il. Pour lui, il ne fait aucun doute que c'était un morceau d'avion, à cause de l'aluminium dont il était composé, des rivets et d'autres détails. Bien qu'il travaille actuellement sur des chantiers, il nous indique avoir passé quelque temps dans la Royal Malaysian Air Force quand il était plus jeune. Il sortit cette pièce de l'eau pour qu'elle ne soit pas emportée par le ressac et la laissa sur la plage. Mais une fois chez lui, il eut peur qu'elle soit volée – tout le monde ici connaît la valeur de l'aluminium. Au cours du jour, 85 *cents* la livre, 30 kilos d'aluminium vaudraient 50 dollars US, un petit magot au regard du niveau de vie local. Sa remarque me fit réaliser que d'autres débris trouvés ici ou là dans le monde ont pu être simplement vendus au premier ferrailleur venu sans jamais avoir été déclarés.

En étudiant cette possibilité, qui pouvait expliquer, au moins en partie, l'invraisemblable absence de débris du MH370, je suis tombée sur le cas du vol 241 de PMTair, parti le 25 juin 2007 de l'aéroport international de Siem Reap pour l'aéroport Kang Keng de Sihanoukville, qui s'est écrasé dans l'épaisse forêt des montagnes de la province de Kampot, au Cambodge, tuant ses vingt-deux passagers. Quelques semaines plus tard, Khoy Khun Hua, le gouverneur adjoint de la province de Kampot, annonçait que les villageois avaient emporté la plupart des débris de l'épave et les avaient vendus[143]. Sar Sareth, le président de PMTair, s'en félicita : cela avait évité à la compagnie de le faire.

Zakaria, quant à lui, n'a pas songé un instant à vendre l'objet qu'il avait trouvé. Il avait l'intuition que la pièce avait de l'importance et devait être examinée. Il en eut la confirmation lorsque des officiers de la Royal Malaysian Air Force de la base voisine de Gong Kedak, l'une des

treize bases aériennes de Malaisie, vinrent sur place. Comme lui, ils admirent qu'il s'agissait de toute évidence d'un morceau d'avion.

Zakaria me parle alors d'un autre objet de grande taille trouvé par un commerçant du village au même moment, peut-être le même jour, sur une autre plage toute proche. C'était une pièce aussi grande, du même matériau et de la même couleur, également de forme incurvée. Pour lui, il s'agissait des deux morceaux d'une même pièce qui avait dû se casser en deux peu de temps auparavant.

À partir du moment où la police s'en est mêlée et a emporté les débris, tout a changé. Quelques jours plus tard, quand Zakaria est allé au poste demander des nouvelles, on lui a dit de laisser tomber et d'arrêter de poser des questions. On lui a même dit que la pièce qu'il avait trouvée appartenait en fait à un bateau. Je lui demande alors ce qu'il pense de cette explication. Il nous adresse un petit sourire en appuyant sa tête au mur de la maison. Il réfléchit pendant un long moment, si long que c'en est presque gênant. Il finit par se redresser et ajuster sa position assise en croisant et décroisant les jambes, et répond : « Il y a quelque chose qui ne va pas du tout. Nous savons que ce n'est pas un morceau de bateau. Pourquoi disent-ils cela ? »

Un peu plus tard, pendant que nous dînons ensemble dans un restaurant au bord de la route, sous un écran de télévision qui montre des images semblant venir d'une autre planète, Zakaria et sa femme nous racontent toutes sortes d'histoires de gens qui ont vu et entendu des choses la nuit de la disparition du MH370. Cela avait été le grand sujet de conversation à l'époque. « Des pêcheurs ont dit avoir vu des objets en feu tomber du ciel », affirme Zakaria. Mais la plupart de ces témoins vivaient un peu plus au nord, sur la côte du Kelantan. Ils me conseillent vivement d'aller les trouver pour entendre leurs récits de leur propre bouche.

En repartant, l'amie qui m'a accompagnée se dit convaincue qu'il y a quelque chose de louche dans la façon dont les autorités ont traité les débris. Certes, c'est la Malaisie, pays du cafouillage. Mais quand même.

S'il s'avérait que le débris trouvé par Zakaria provenait du MH370, la supercherie du récit officiel serait dévoilée au grand jour. La seule manière de le prouver serait d'avoir accès aux numéros de série.

Malheureusement, le seul qui ait été photographié était illisible. Quant au vieux téléphone Nokia de Zakaria, il n'avait pas de caméra.

En revanche, le débris découvert en Thaïlande quelques jours plus tôt, quelques kilomètres plus au nord, était plus bavard. N'ayant pu vérifier les numéros de série du débris de Besut, j'ai décidé de m'intéresser à nouveau au fragment de Thaïlande, celui qui avait été baptisé « débris de fusée Mitsubishi » dans un tweet repris et plus ou moins entériné par de nombreux médias.

Une fusée ne sert qu'une fois

Depuis la découverte du débris « Mitsubishi », chaque fois que je rencontrais quelqu'un qui s'y connaissait plus ou moins en fusées, j'essayais, au passage, de mieux comprendre avec quelle précision tombaient les coques du carénage, si on les récupérait dans la mer pour les réutiliser éventuellement, comment s'effectuait le suivi, etc. Les bribes d'information que je recueillais (le fait, par exemple, que les fusées sont toujours lancées vers l'est) ne correspondaient pas très bien au débris trouvé dans la province de Nakhon Si Thammarat, en Thaïlande. Mais jusqu'à mon voyage à Besut en mars 2017, j'avais laissé mes doutes en suspens.

Le grand intérêt du débris thaï, c'est qu'il était solidement documenté, ce qui n'était pas du tout le cas de son « cousin » potentiel de Besut. Dès les premières heures, les journalistes thaïlandais avaient consciencieusement photographié la pièce en détail et en gros plan, et interviewé les officiels sur place. La découverte avait suscité une certaine effervescence dans la région ; les gens avaient accouru des villages voisins pour voir la fameuse pièce. J'ai aussi trouvé une excellente vidéo, que j'ai regardée plusieurs fois[144].

La pièce est lourde et volumineuse et elle présente une cassure inégale d'un côté. D'après les rapports de presse, l'objet a une épaisseur de 7,6 centimètres et mesure 2 mètres sur 3, ce qui semble se confirmer par rapport à la taille des personnes postées autour du débris sur la vidéo. D'un poids de près de 100 kilos, elle fait visiblement partie d'un ensemble de forme arrondie, pas parfaitement cylindrique, mais plutôt conique. La grande barre pivotante à l'intérieur indique qu'elle était

conçue pour se mouvoir sur son support, ce que confirme la présence de charnières sur l'un des côtés rectilignes. Un câble mollement accroché à l'intérieur est couvert de bernacles. Le crampon qui le maintient porte un numéro de série. On peut d'ailleurs lire un grand nombre de numéros sur la pièce : SG5773-103 sur un rivet, SG5773-1 sur un autre, NAS6204-31 sur plusieurs verrous, ainsi que d'autres numéros plus grands sur la face extérieure de la pièce : 307, 308, 315, 316, 323, et un II en chiffres romains impliquant qu'il doit exister un équivalent portant le numéro I. Il y a aussi une longue série de chiffres accompagnés du logo KHI, les initiales de Kawasaki Heavy Industries. Lorsque l'hypothèse Mitsubishi a été émise, un MHiste, remarquant le logo KHI, a fait le rapprochement : « Kawasaki, Mitsubishi, tout est japonais. » Pour lui, le logo Kawasaki suffisait à corroborer la théorie de la fusée japonaise.

S'il est exact que Kawasaki construit certaines pièces des fusées lancées par Mitsubishi (en particulier les H-IIA et H-IIB), il est tout aussi vrai, et important de savoir, que Kawasaki (ainsi que Mitsubishi et Fuji) est depuis longtemps associée de près à Boeing dans le développement et la production de ses avions, du B777 en particulier[145]. Autrement dit, le cachet KHI peut conduire à Boeing aussi bien qu'à Mitsubishi.

Avec l'aide de Mayumi, une jeune journaliste japonaise, nous avons réussi à obtenir des réponses de Mitsubishi et Kawasaki. Curieusement, Sayo Suwashita, qui avait été citée par l'AFP en janvier 2016, a expliqué à Mayumi en avril 2017 que ce qu'elle avait dit à l'époque n'était « qu'une supposition à partir de quelques photos ». Puis elle a ajouté que « s'il y a des erreurs, cela créera des problèmes, c'est pourquoi nous n'avons pas encore identifié [la pièce] ni annoncé publiquement à quel modèle elle appartient, ni à quel lancement ». Un autre contact chez Mitsubishi a précisé que la société n'avait pas l'intention d'approfondir la question, ni même d'aller récupérer la pièce en Thaïlande. « Le débris est sous le contrôle du gouvernement de Thaïlande. On le leur laisse. »

Au cours de ses recherches, Mayumi a appris qu'après la séparation, une fois tombé à la mer, le carénage de la fusée émet un signal pour indiquer sa position, permettant ainsi au navire en stand-by de le récupérer facilement. Elle a donc demandé à Mitsubishi comment il se faisait qu'avec ce système, des pièces puissent ne pas être récupérées.

« La possibilité [qu'une partie du carénage ne soit pas récupérée] est proche de zéro, lui a répondu le porte-parole de Mitsubishi, mais elle n'est pas nulle. »

Ainsi, nous nous trouvions face à une situation très inhabituelle. Inhabituelle parce que Mitsubishi ne perd quasiment jamais ses carénages, plus inhabituelle encore parce que le débris avait été trouvé à 4 000 kilomètres du lieu où les cônes des fusées tombent normalement, et encore plus inhabituelle du fait que Mitsubishi ne souhaitait nullement récupérer son morceau de carénage.

J'ai montré la vidéo à plusieurs contacts : des pilotes de Boeing 777, un ami ingénieur qui construisait des petites fusées en matériau composite aux États-Unis, et un ingénieur en aéronautique qui avait longtemps travaillé pour Boeing à Seattle et Oklahoma City et qui connaissait bien les B777. Ils ont relevé plusieurs détails à cause desquels le débris ne pouvait vraisemblablement pas faire partie d'une fusée, encore moins japonaise. « Trop de poids partout, a dit l'un d'eux. Quand on assemble une fusée, le besoin d'alléger est une obsession parce que chaque gramme se traduit par un supplément de carburant à transporter. » La forme ne correspondait pas non plus à un carénage de fusée Mitsubishi. Si c'était le nez, il serait beaucoup plus conique, si c'était le corps, il serait cylindrique, or le débris n'était ni l'un ni l'autre. Et puis, il y avait le câble rouge accroché par un seul crampon et qui pendait ; il n'aurait jamais résisté à une accélération de Mach 6.

Sur un gros plan de la vidéo, on voit que l'une des charnières qui bordent un côté du débris a subi une réparation de fortune. Or, les cônes de fusée sont neufs au lancement et ne servent qu'une seule fois ; ils peuvent être endommagés quand ils tombent dans l'eau mais ne peuvent en aucun cas porter les traces d'une réparation, encore moins d'un raccommodage un peu bâclé. Mes contacts ont aussi été surpris par les numéros de série. Justement parce qu'une fusée ne sert qu'une fois, la question de la traçabilité ne s'applique pas de la même manière que pour un avion qui sillonne le monde et peut être plusieurs fois démantelé. Si tout cela ne suffisait pas à prouver que le débris n'était pas une pièce de fusée, il restait encore l'affaire des boulons.

Une explosion et des objets enflammés tombant du ciel

Les experts aéronautiques thaïlandais avaient déclaré à la presse, à l'origine, que le débris présentait un grand nombre de boulons utilisés par Boeing. Ces commentaires ont très vite été balayés. Une fois de plus, l'affaire a été classée sans avoir été entendue, au point que comme tout le monde, j'ai accepté l'histoire de la fusée. Pourquoi prendre au sérieux le *Bangkok Post* et les médias locaux moins connus, quand tous les caciques de la presse internationale adhéraient à la version Mitsubishi ? Mais j'ai fini par souhaiter en avoir le cœur net et cela s'est avéré moins difficile que je ne l'imaginais.

Sur certains gros plans des boulons, le numéro NAS6204-31 était clairement lisible. NAS signifie National Aerospace Standard, une norme américaine utilisée par Boeing, entre autres[146]. C'étaient donc des boulons très communs, en acier inoxydable, qui venaient d'un avion, de ligne, militaire ou privé, mais certainement pas d'un vaisseau spatial ou d'une fusée, lesquels ont recours à des alliages high-tech, plus légers (comme aluminium-titane ou aluminium-magnésium). Ainsi, malgré le consensus quasi universel selon lequel ce débris provenait d'une fusée japonaise, la seule présence de ces boulons « lourds » aurait dû suffire à démentir la déclaration de Mitsubishi prétendant que la pièce (de fusée) venait « probablement » de chez eux. Certes, sa moindre taille pouvait expliquer que Mitsubishi, qui assurait retrouver presque 100 % de ses carénages, n'ait pas pu préciser de quel lancement ou de quelle fusée elle provenait et n'ait pas prévu de la récupérer. Après tout, la compagnie ne voulait pas « créer de problèmes », comme l'avait expliqué sa porte-parole…

Mais alors, si ce débris n'était pas un morceau de fusée Mitsubishi, qu'est-ce que cela pouvait bien être ? Plus précisément, puisqu'il avait été construit par KHI, fournisseur de Boeing ayant participé à tout le projet du modèle 777, ne serait-ce pas un morceau du MH370 ?

Les pilotes de B777 que j'ai contactés m'ont dit n'avoir jamais remarqué ce genre de gros boulons saillants ni ce type de numéros sur le fuselage quand ils faisaient leur tour d'inspection de l'avion avant les vols. L'ancien employé de Boeing a observé que le revêtement du débris était trop mince pour appartenir au fuselage de la cabine. Le fuselage

d'un Boeing 777 faisait un peu plus de 13 centimètres d'épaisseur ; le débris, 7,6 centimètres seulement. Il est aussi convenu qu'on ne pouvait trouver ce genre de boulons saillants sur le revêtement externe d'une fusée, ni même d'un avion, exposés à l'écoulement de l'air. À son avis, nous étions en présence du capot intérieur d'un moteur, peut-être le Rolls-Royce Trent 892, le plus grand moteur jamais construit. Il m'a envoyé plusieurs photos de l'un de ces moteurs avec ses deux capots ouverts de chaque côté comme des ailes de papillon. On voyait clairement plusieurs couches, ainsi qu'une barre très semblable à celle présente à l'intérieur du débris thaïlandais. Possible, mais pas concluant. Je n'ai donc pu en tirer qu'une conclusion : contrairement à l'idée généralement admise, la pièce n'était probablement pas un fragment de fusée Mitsubishi. Mais je ne pouvais pas pour autant affirmer qu'il s'agissait d'un morceau du MH370. Reste que la présence inexpliquée de ce débris non identifié dans le golfe de Thaïlande, couvert de boulons NAS, demeurait un indice intéressant à garder en tête.

D'autre part, cette pièce avait peut-être un rapport avec l'explosion entendue par les pêcheurs et villageois malaisiens, de même que par les habitants thaïlandais de la province de Songkhla, située sur la même côte. Ils avaient vu des objets enflammés tomber du ciel. Mais je n'avais pas réussi à établir un lien avec un B777, encore moins avec le MH370. Je ne pouvais m'empêcher de m'étonner par ailleurs d'un fait : le journaliste américain qui avait le premier annoncé au monde que c'était une « erreur » de penser que le débris trouvé en mer de Chine du Sud pouvait appartenir au MH370 était le même qui avait cosigné, en mars 2014, l'article racontant que l'avion avait continué à voler pendant plusieurs heures après avoir fait demi-tour. Quelle coïncidence ! Les journalistes savent tous que leurs sources, surtout les meilleures, ont de bonnes raisons de leur communiquer leurs informations. C'est rarement un geste gratuit. Une bonne source au sein d'un gouvernement, d'une entreprise, d'un secteur, d'un parti politique, etc., peut être très utile à n'importe quel journaliste ; jusqu'au jour où c'est le journaliste qui devient utile à sa source.

142. « Air Force to Examine “jet debris” Amidst MH370 Conjecture », *Bangkok Post*, 25 janvier 2016.

143. Yun Samean, James Welsh, « Airplane Crash Wreckage Scavenged by Villagers », *Cambodia Daily*, 4 août 2007.

144. Voir www.youtube.com/watch?v=Gc-gslfnjuE#action=share.

145. Au milieu des années 1990, afin de produire le nouvel avion jugé nécessaire pour révolutionner le marché et l’industrie, Boeing a créé un partenariat avec trois grandes entreprises japonaises : Fuji, Mitsubishi et Kawasaki.

146. Les boulons japonais, en revanche, portent normalement la marque JIS, Japanese Industrial Standard.

10

NOUVELLE VAGUE DE DÉBRIS SUR LA CÔTE EST-AFRICAINE

Mais l'apparition de ces deux débris dans le golfe de Thaïlande va à peine marquer le feuilleton du MH370. Très vite, à peine quelques semaines plus tard, ces deux-là vont être supplantés par un nouveau contingent de débris potentiels qui va, contre toute logique, ramener l'attention sur les plages africaines de l'océan Indien. La « plus grande opération de recherches de tous les temps » n'avait pourtant pas récupéré le moindre fragment d'épave à la surface de l'océan, à l'époque du crash ; le Premier ministre australien, Tony Abbott, avait affirmé cinquante jours après la perte de l'appareil que « la plupart des débris auront à présent coulé » ; et la vaste chasse aux débris entreprise sur les plages indonésiennes et australiennes directement exposées à la zone du crash n'avait strictement rien donné… Mais malgré tout cela, deux ans plus tard et à l'autre bout de l'océan, de nouveaux débris se mettent à apparaître, au Mozambique d'abord, puis en Afrique du Sud, à l'île Maurice, à Rodrigue, de nouveau au Mozambique, à Madagascar… Au point qu'on ne sait vite plus où donner de la tête.

L'ATSB, le Bureau australien de la sécurité des transports, décrit le premier objet découvert au Mozambique début mars 2016 comme « une pièce de métal d'environ un mètre de long ». Elle est triangulaire et porte l'inscription « NO STEP » (Ne pas marcher), un avertissement couramment apposé sur toutes sortes de surfaces, et qui sert, dans le cas des avions, à rappeler aux techniciens de s'abstenir de marcher sur le revêtement, trop fragile à cet endroit. Cette découverte fait les gros titres et l'ouverture des journaux dans le monde entier. Pour la plupart des

gens qui ne suivent que de loin l'histoire du MH370, elle confirme l'idée générale selon laquelle l'avion s'est abîmé « quelque part par-là ». Mais chez les observateurs plus attentifs qui s'y intéressent de près, on se pose des questions au sujet de la pièce elle-même : son état de propreté, les circonstances et le moment de sa découverte.

L'homme qui a trouvé ce morceau de fuselage va devenir le grand maître de la nouvelle chasse aux débris. Il s'agit de Blaine Gibson, l'aventurier américain déjà évoqué, l'homme qui a abandonné sa quête de l'Arche perdue dans le désert d'Éthiopie (et ailleurs) et renoncé à percer le mystère de la fin de la civilisation maya pour se consacrer à plein temps à la recherche du MH370. L'infatigable limier, coiffé d'un feutre ou d'un chapeau de cowboy dans les grandes occasions, est décidément attiré par les énigmes les plus complexes. Son rôle prépondérant dans cette affaire de recherches des débris m'a intriguée.

Son père, Phil Gibson, était un juge très respecté, aux idées larges, très en avance sur son temps. En tant que président de la Cour suprême de Californie, il a été à l'origine de « la réorganisation du système judiciaire de l'État durant les vingt-cinq années de son mandat, qui en fait l'un des plus efficaces et des mieux administrés du pays[147] ». Lorsque Gibson Senior prend sa retraite, en 1964, Blaine Gibson, enfant unique, entre à peine à l'école primaire. Après des études de droit en Oregon, il est admis à la prestigieuse école de politique étrangère SAIS (School of Advanced International Studies), dépendant de l'université Johns-Hopkins et implantée à Washington, DC. Dans ce cadre-là, il part un an en échange à Bologne, en Italie. C'est un étudiant doué. Il parle six langues, dont le russe et le français.

D'après le profil de lui le plus complet que j'ai trouvé[148], il a travaillé pendant quelques années au bureau de Ray Moore, un sénateur démocrate de l'État de Washington, avant de rejoindre le ministère américain des Affaires étrangères à la fin des années 1980. Toujours selon le même article, son bref passage au gouvernement américain a pris fin quand, saisi par l'appel du large et de l'inconnu, il est parti explorer l'URSS alors en voie de désintégration. Cela l'a occupé pendant dix ans, bien qu'on ne sache pas exactement de quelle manière. Il avait « investi dans des mines en Sibérie », m'indique toutefois l'un de ses amis. C'est à cette époque, ainsi qu'il le raconte lui-même, qu'il s'est

rendu en Afghanistan « pour des vacances » et s'est lié d'amitié avec des rebelles. Sur l'une de ses photos, on le voit posant avec eux et leurs AK-47 en bandoulière. Vers 2005, il achète un hôtel-restaurant au Laos, un pays enclavé au cœur du Sud-Est asiatique, qui compte malheureusement parmi les plus pauvres et les plus corrompus au monde.

Blaine Gibson indique à la BBC avoir vendu en 2014 la maison familiale de Carmel en Californie pour continuer à financer son mode de vie, fait de voyages au long cours, d'aventures et de résolutions de mystères. Tout petit, il s'était donné pour objectif de visiter tous les pays du monde. Quand le MH370 est entré dans sa vie, ou plutôt quand lui s'est invité dans la saga du MH370, il avait déjà coché les deux tiers de sa liste de deux cents pays, le Mozambique étant le cent soixante-dix-septième. Sans famille ni emploi fixe, avec comme principal souci un solide héritage à gérer, Blaine Gibson aurait pu simplement profiter de la vie. Mais c'est tout sauf un flambeur. Il a même plutôt la réputation d'être économe, voyageant, se logeant, se nourrissant et s'habillant à moindre coût.

« Indiana Jones » à la recherche de débris

Admirateur inconditionnel de Lawrence d'Arabie quand il était étudiant (au point de visionner le film de David Lean en djellaba et keffieh, d'après son compagnon de chambre à l'université d'Oregon), ses goûts ont évolué par la suite et il est désormais ravi d'être parfois appelé « le vrai Indiana Jones » par les médias. Il a d'ailleurs confié, dans une interview à France 2[149], que le personnage et les films d'Indiana Jones étaient « ses préférés ».

Selon certains de ses amis étudiants qui sont restés en contact avec lui, c'était déjà un garçon un peu à part, avec des centres d'intérêt un peu bizarres et un mode de vie singulier. Pas vraiment un marginal, mais déjà une énigme à lui tout seul.

Lorsqu'il se rend en Australie dans l'intention de retrouver le MH370, il obtient un rendez-vous avec le vice-Premier ministre australien, Warren Truss, ce qui ne manque pas de surprendre certains observateurs. Pourquoi le numéro deux du gouvernement australien

accorderait-il une entrevue à un baroudeur professionnel, même passionné par l'affaire du MH370 ? Quel intérêt a donc l'Australie à encourager cet original ?

Quand Gibson arrive à Perth, l'Aircrash Support Group Australia, l'association qui soutient les « victimes et familles des victimes d'accidents d'avion », lui organise une rencontre avec l'océanographe Charitha Pattiaratchi, le seul scientifique, à ma connaissance, à avoir prédit que des restes du MH370 pourraient dériver vers La Réunion avant l'apparition du flaperon là-bas, ce qui fit de l'océanographe une célébrité mondiale presque instantanément. Charitha Pattiaratchi suggère alors à Gibson « d'aller voir au Mozambique ».

Gibson suit son conseil en février 2016. À peine a-t-il pris ses repères sur place qu'il se met en chasse. Et il ne lui faut pas plus d'un jour pour trouver son fameux premier débris. Il raconte : « J'ai demandé aux locaux où s'échouaient les objets apportés par la mer, où ils allaient pour les ramasser. » Les habitants lui parlent d'un certain banc de sable situé en face du canal du Mozambique. Gibson loue alors un hors-bord au Dolphin Dhow, une entreprise de Vilanculos, sur la côte du Mozambique, qui organise des excursions à la journée, et le voilà parti avec le capitaine Bento et le propriétaire du Dolphin Dhow, Sulaiman Junior. À cause de la marée, ils n'ont que peu de temps devant eux. Pourtant, au bout d'à peine quelques minutes de recherche, Sulaiman ramasse une grande pièce triangulaire de métal gris et crie : « Blaine, regardez ! »

« J'ai vu l'inscription "NO STEP" et je me suis dit, ouah, cela vient d'un avion, peut-être de *notre* avion », rapporte Gibson à la BBC. Il envoie une photo à l'ATSB, qui répond aussitôt en se disant « extrêmement intéressé ». L'agence de presse Associated Press divulgue la nouvelle quelques jours plus tard. Elle cite un « officiel américain anonyme » (je me demande en passant combien d'« officiels américains anonymes » ont été au service des médias dans cette affaire) qui, fort à propos mais sans trop s'engager, déclare que la pièce « pourrait provenir d'un Boeing 777 ». Le ministre des Transports malaisien renchérit en affirmant qu'il est « très probable » que la pièce appartienne au MH370. En un rien de temps, le monde est informé, avec plus ou moins de certitude, qu'on a trouvé un autre morceau du MH370.

Le littoral du Mozambique s'étend sur environ 2 500 kilomètres. Objectivement, la trouvaille de Gibson et Sulaiman, quelques minutes à peine après qu'ils eurent posé le pied sur le sable, et seulement quelques jours avant le deuxième anniversaire de la disparition de l'avion, tient au bas mot d'un extraordinaire coup de chance. Elle est plutôt de l'ordre du miracle. À partir de ce moment-là, Gibson s'est révélé tellement doué pour trouver des restes de l'avion sur toutes les plages qu'il arpentait que les miracles se sont multipliés. Et les médias du monde entier ont adoré, tant c'était stupéfiant, incroyable. Mais en y réfléchissant une minute, était-ce tout à fait incroyable ou pas du tout crédible ?

La seule personne qualifiée qui ait réellement vu la première pièce, à l'époque, a d'ailleurs fait montre de la plus grande réserve. João de Abreu, directeur du National Civil Aviation Institute (Institut national de l'aviation civile) du Mozambique, a déclaré à l'AIM, l'agence de presse mozambicaine, que l'affirmation selon laquelle le débris appartenait au MH370 disparu était « prématurée » et « hypothétique ». L'objet était trop propre à son avis pour avoir séjourné deux ans dans l'océan.

Mais il n'empêche : après la découverte du morceau « NO STEP », tout le monde s'enthousiasme à l'idée que d'autres débris vont apparaître. Et la chasse reprend avec la même frénésie qu'à La Réunion neuf mois plus tôt.

Pêche miraculeuse de débris « potentiels »

C'est ainsi qu'un adolescent sud-africain, Liam Lotter, se souvient alors de l'impeccable fragment de panneau blanc, revêtu intérieurement d'un matériau composite en nid d'abeille, qu'il avait vu sur une plage au sud du Mozambique plusieurs mois plus tôt. C'était peut-être aussi un morceau du MH370 ? Personne ne remet en cause le fait qu'une telle pièce ait pu parcourir plus de 6 000 kilomètres sur l'une des mers les plus agitées du globe pour arriver en Afrique en parfait état quelque sept cents jours plus tard : c'est pourtant physiquement impossible, quoi qu'on en dise.

Quand ces deux pièces arrivent d'Afrique en Australie le 21 mars 2016, Darren Chester, le ministre de l'Infrastructure et des

Transports, annonce qu'elles seront examinées à Canberra par des enquêteurs d'Australie et de Malaisie, ainsi que des experts de chez Boeing, de Geoscience Australia et de l'Université nationale australienne (ANU). « Vu l'analyse rigoureuse qui doit être menée, il est impossible de prévoir le temps que cela prendra avant d'obtenir des résultats », précise M. Chester. Pourtant, il ne faut pas plus de trois jours aux experts pour confirmer que les débris proviennent « très probablement » du MH370. Un mois plus tard, le rapport d'examen technique de l'ATSB indique :

> *Les inscriptions présentes sur les deux fragments sont pour les enquêteurs le signe probant de l'existence d'un lien. La police de caractère et la couleur d'un chiffre inscrit sur le premier fragment correspondent à celles en usage chez Malaysia Airlines. L'inscription « NO STEP » lisible sur le deuxième fragment correspond à celle utilisée par Malaysia Airlines et la fixation qui y est accrochée permet de relier sans conteste la pièce à la chaîne de production de l'avion.*

Cependant, aucun de ces arguments n'a vraiment de poids. Il existe une variété de caractères différents employés dans ce type d'inscription et les compagnies aériennes, tout comme les forces armées, en utilisent parfois plusieurs. Quant à la fixation accrochée à l'un des fragments, d'après l'article publié en ligne par Jeff Wise le 17 mars 2016, elle portait un numéro d'identification pouvant correspondre à un Boeing 777, mais pas exclusivement. Il n'a donc été apporté aucune autre preuve permettant d'assurer que cette pièce d'avion provenait « très probablement » du MH370.

Boeing, qui participait à « l'analyse rigoureuse », n'a d'ailleurs rien confirmé, et Malaysia Airlines n'a fourni aucune photo d'inscription « NO STEP » identique sur l'un de ses nombreux Boeing 777-200ER, ce qui aurait prouvé sans l'ombre d'un doute l'authenticité de la pièce. Comme toujours dans cette affaire, on est resté dans le vague.

Comme dans le cas du flaperon, les MHistes les plus acharnés ont à nouveau regardé du côté du MH17. Comme on l'a vu, l'avion abattu au-dessus de l'Ukraine quatre mois après la disparition du MH370 était exactement du même modèle que le MH370, offrant donc un point de

comparaison et d'analyse fort utile. Certains de ces enquêteurs amateurs ont pris la peine d'examiner les milliers de photos souvent choquantes des débris du MH17 pour chercher des clichés sur lesquels apparaîtrait une pièce portant l'inscription « NO STEP » semblable à celle ramassée au Mozambique. Et ils en ont trouvé. Mais selon ces MHistes, la comparaison a plutôt prouvé que le « NO STEP » du MH17 et le fragment découvert par Gibson sur le banc de sable comportaient de nombreuses différences[150].

Plus tard, toujours dans le courant du mois de mars 2016, un capot moteur portant des traces du logo de Rolls-Royce, baptisé « pièce numéro 3 », est découvert en Afrique du Sud. Comme les autres débris, pas de bernacles sur celui-ci, ce qui pose un problème à beaucoup de commentateurs, jusqu'à ce qu'une photo de la même pièce, prise plusieurs mois auparavant et couverte cette fois de sable et de bernacles, fasse son apparition dans la presse sud-africaine. Tout cela est pour le moins étrange. Une « pièce numéro 4 », découverte à l'île Maurice en avril, est identifiée comme un panneau intérieur de la cabine principale. En mai, quatre objets et fragments ressemblant à des morceaux d'avion sont récoltés à l'île Maurice et au Mozambique. L'un d'eux est immédiatement écarté, mais les enquêteurs, tant en Australie qu'en Malaisie, estiment que les trois autres proviennent « presque sûrement » ou « très probablement » du MH370.

Début juin 2016, Blaine Gibson se rend à Madagascar, où il se met à la disposition d'une équipe de télévision française sur l'île de Sainte-Marie. Là encore, il a une chance prodigieuse. Sous l'œil de la caméra, il tombe sur deux nouveaux débris potentiels de l'avion et accompagne sa trouvaille, sur place et en direct, de son commentaire, de plus en plus professionnel, teinté d'un optimisme prudent quant à la provenance des objets tout juste découverts. À ce stade, Gibson est devenu un expert autoproclamé, presque une marque que l'on apposerait sur les lambeaux de fuselage dénichés ici ou là, comme un label de qualité. À l'occasion de ce coup de chance encore plus extraordinaire que d'habitude, le journaliste français identifie lui-même quelque chose qui ressemble de très près à un écran de télévision de classe économique de Malaysia Airlines. Il tweete aussitôt une photo de sa trouvaille, assortie d'une image très convaincante d'un autre écran de télévision venant

d'un Boeing 777 de Malaysia Airlines. C'est impressionnant. On aimerait y croire.

Pourtant, si l'on jette à la mer plusieurs objets en un point donné de l'océan, on remarque qu'ils se dispersent et s'éparpillent rapidement. Même un champ de débris compact ne reste pas longtemps aggloméré, comme on a pu le constater lors de précédents crashs d'avion. C'est pourquoi il est quasiment impossible, statistiquement, d'imaginer que deux éléments – et à plus forte raison des dizaines – venant tous du même point puissent aboutir sur la même plage à quelques mètres les uns des autres après avoir passé huit cents jours en mer et parcouru des milliers de kilomètres.

Faisant fi du bon sens et des lois élémentaires de la physique, Blaine Gibson va jusqu'à constituer un album de « photos d'effets personnels provenant du MH370 trouvés sur la plage de Riaka, à Madagascar » pour permettre aux familles de voir si elles y reconnaissent un lambeau de chapeau, une sandale en plastique ou un sac à dos ayant appartenu à leurs proches. Il associe même certains des objets recueillis sur la plage à des accessoires apparaissant sur la vidéo de surveillance de la zone d'embarquement de l'aéroport… Si cette quête des débris s'était faite avec un minimum de logique et une approche un tant soit peu scientifique, une bien plus grande prudence aurait présidé à l'authentification de chaque nouvelle découverte. Mais, comme dans le feuilleton des pings, c'est tout le contraire qui s'est produit : même engouement, même frénésie, sans aucun suivi scientifique et aucune remise en cause journalistique. Pourtant, même les enquêteurs malaisiens ne semblent pas pressés de récupérer les objets en question. Cinq débris « potentiels » du MH370 sont ainsi restés des mois dans un hangar de Madagascar.

En juin 2016, les médias étaient déjà passés dans leur vocabulaire de « très probable » à « presque certain », pour évoluer vers « confirmé » en parlant des débris, sans porter la moindre attention aux disparités ou aux incertitudes liées à toutes ces pièces. Ils propageaient la bonne nouvelle sans se poser la plus élémentaire des questions : comment savait-on que les objets trouvés provenaient du MH370 ? Car, en fait, on ne le savait pas. Si les autorités australiennes étaient sûres, n'auraient-

elles pas dit « en toute certitude » ? Pour moi, « presque certain » signifiait en réalité « pas certain ».

Peut-être est-ce parce que je suis souvent au contact de la mer et plus sensibilisée au problème de la pollution maritime que la plupart des gens ; toujours est-il que cette nouvelle série de découvertes de débris m'a parue aussi chaotique et encore moins crédible que tous les autres épisodes qui avaient jalonné l'histoire du MH370 jusque-là. Après l'expression « très probablement », devenue un leitmotiv dans les recherches en haute mer (les autorités australiennes ont assuré pouvoir « très probablement » trouver l'avion jusqu'en mars 2016), ce sont les formules « hautement probable » et « presque certain » qui devinrent les termes à la mode pour qualifier n'importe quel débris ramassé dans la partie sud-ouest de l'océan Indien, vaguement susceptible d'appartenir au MH370. Un peu comme si la chasse aux débris avait pris la relève des recherches en Australie pour entretenir l'espoir (ou le faux espoir) que l'on retrouverait un jour l'avion.

En septembre 2016, un pêcheur remet à Blaine Gibson, de retour à Madagascar, deux morceaux qui semblent être des débris calcinés. Les marques de brûlure les rendent d'autant plus intéressants qu'ils permettent de formuler de nouvelles hypothèses quant au sort de l'avion. Nouveaux gros titres. Nouvelles émissions avec des experts en spéculation qui rivalisent d'imagination sur les plateaux télé. Le quotidien britannique *The Guardian* rapporte que Gibson s'est, une fois de plus, rendu en personne en Australie pour confier aux autorités ces dernières trouvailles[151]. Certes, comme le fait remarquer Gibson lui-même, ces débris « brûlés » ont très bien pu être jetés au feu après s'être échoués sur le sable. Il n'est pas rare, partout dans le monde, de faire un feu avec les déchets qui jonchent les plages. Finalement, l'ATSB affirmera que ces débris ne proviennent pas du MH370 – en précisant, au passage, qu'ils n'ont d'ailleurs jamais été brûlés[152]…

Au milieu de cette avalanche de débris qui sème la confusion et embrouille les esprits à propos du où, quand, quoi, comment, deux nouveaux fragments sont reconnus comme appartenant assurément au MH370. Le 15 septembre, l'ATSB confirme que le volet découvert en juin sur l'île de Pemba, au large des côtes de Tanzanie, « a été

authentifié comme appartenant à l'avion immatriculé 9M-MRO et opérant sous le numéro de vol MH370 ». L'élément a été identifié comme étant « la section intérieure d'un volet extérieur de l'aile droite d'un Boeing 777 ». Puis, le 7 octobre, un autre fragment d'aile trouvé en mai 2016 à l'île Maurice est « reconnu avec certitude comme appartenant au vol MH370 de Malaysia Airlines ». D'après l'ATSB, « l'examen a révélé un numéro d'identification unique renvoyant à la chaîne de production de la pièce, ce qui a permis de l'attribuer de façon probante au vol MH370 de Malaysia Airlines qui a disparu ». Mais pourquoi n'ont-ils pas montré le numéro d'identification unique et présenté les documents associant la pièce au Boeing numéro 28420 ?

De nombreux crashs aériens dans le sud de l'océan Indien

En fait, il y a une explication beaucoup plus simple à la présence de ces débris d'avion sur ces plages. De nombreux crashs aériens ont eu lieu au fil des ans, dans le sud de l'océan Indien, à proximité des côtes, à l'extrémité nord du canal du Mozambique, aux Comores et plus à l'est. En 1996, un Boeing 767-200ER, le vol 961 d'Ethiopian Airlines, qui avait été détourné, s'écrase non loin des Comores, tuant 125 des 175 passagers et membres d'équipage présents à bord. Il se trouve que le Boeing 777 et le Boeing 767 sont très semblables et partagent certaines pièces. En 2009, le vol 626 de Yemenia, un Airbus A310, décroche à l'approche de Moroni, aux Comores. Il s'abîme en mer entre Madagascar et le Mozambique. Le fameux courant du Mozambique, un courant chaud de surface qui parcourt le canal du Mozambique vers le sud en longeant la côte de l'Afrique, aura charrié les débris des Comores vers l'Afrique du Sud en suivant le littoral du Mozambique. En 1987, un Boeing 747 s'écrase à l'est de l'île Maurice. On repère trois champs de débris distincts. Une partie d'entre eux a sûrement fini par s'échouer sur la côte est de Madagascar. Deux autres avions plus petits se sont écrasés en 2006, l'un au large de La Réunion, l'autre au sud-ouest de Madagascar. Tous ces crashs ont généré des tonnes de débris, dont une partie a dû atterrir sur les côtes avoisinantes. Une fois sur les plages, ils ont pu être ramassés et vendus à la ferraille… ou laissés sur

place. Contrairement à La Réunion, ces pays ne font pas nettoyer quotidiennement leurs plages. Et plus personne ne recherche les débris de ces anciens crashs déjà bien documentés.

Cette nouvelle vague de débris a néanmoins pour effet de renforcer l'impression que le MH370 s'est certainement abîmé dans le sud de l'océan Indien, message que tous les pays concernés, Australie en tête, tiennent à faire passer en le proclamant haut et fort. Comme pour le flaperon découvert à La Réunion, chaque fois qu'un débris surgit quelque part, l'Australie s'empresse d'émettre un commentaire du genre : « Cela confirme que la zone de recherches du MH370 se situe dans le sud de l'océan Indien », au cas où certains pourraient penser différemment. En fait, la quête de Blaine Gibson et la frénésie médiatique qu'il a réussi à susciter autour de lui semblent rendre un immense service aux autorités, en appuyant l'idée servie par la version officielle des événements, selon laquelle l'avion se trouve quelque part dans l'océan Indien.

Le gouvernement malaisien est même tellement reconnaissant à Blaine Gibson de ses services qu'un représentant officiel lui offre solennellement un cadeau lors d'un dîner organisé par les proches des victimes le 3 mars 2017 à Kuala Lumpur, à l'occasion du troisième anniversaire de la disparition de l'avion. Comme les familles m'ont très gentiment invitée à me joindre à ce dîner, j'ai été témoin de cette scène surréaliste. J'avoue avoir trouvé très osé, même carrément maladroit, de la part du gouvernement malaisien, d'exprimer aussi ouvertement sa gratitude à l'Américain. C'était une façon de dire : « Vous ne savez pas à quel point votre grande chasse aux débris sur les plages d'Afrique nous rend service. » La situation m'a semblé encore plus kafkaïenne lorsque le même représentant du gouvernement malaisien a présenté un autre cadeau à une certaine Yvonne Harrison, Britannique dont personne n'a jamais compris d'où elle sortait ni qui elle était. Pour autant que j'aie pu m'en rendre compte, elle jouait en quelque sorte le rôle d'assistante personnelle de Blaine Gibson. Lorsque j'avais essayé de le contacter en lui laissant un message informel sur l'une des pages Facebook relatives au MH370, j'avais reçu un mail d'elle me disant : « Blaine est actuellement en voyage et je gère les demandes d'interview pour lui. Dites-moi ce que vous voulez et je lui transmettrai. » L'aventurier au

long cours était soudain accompagné d'une assistante personnelle très assidue.

Yvonne Harrison n'avait pourtant aucun lien avec le MH370. Lors de notre bref échange, ce 3 mars 2017, elle m'a dit avoir beaucoup travaillé avec Sarah Bajc – la compagne de Philip Wood, seul adulte américain présent à bord du MH370 – dans les jours qui suivirent la disparition de l'avion. Elle l'aurait aidée à créer les pages Facebook, dont une immédiatement après la perte de l'avion. En recherchant l'historique des pages Facebook consacrées au drame, j'avais été surprise de constater que la page de référence avait été créée dans les heures suivant la disparition. Quelle étrange démarche sous le choc d'un tel drame ! Un an plus tard, en 2015, Yvonne Harrison avait ouvert une nouvelle page privée sur Facebook, consacrée aux recherches et découvertes de Blaine Gibson, et elle était, semble-t-il, si dévouée à la cause MH370 qu'elle avait fait le voyage de Londres à Kuala Lumpur, à ses frais, pour assister au troisième anniversaire. Pourtant, aucun des membres des familles des victimes n'aurait su dire quel était son rôle exact. Pour tous ceux que je connais, cette femme est une bizarrerie de plus dans cette affaire, qui avait la particularité de leur envoyer des petits mots, extrêmement compatissants et affectueux. « Même ma meilleure amie n'en fait pas autant », m'a dit l'une des destinataires de ces messages, un peu perplexe quant à ce nouveau personnage entré sans frapper dans leur cauchemar personnel. Jusqu'à cet anniversaire de mars 2017, Yvonne Harrison n'avait d'ailleurs jamais rencontré aucun d'entre eux, pas même Gibson. Qui que soit cette femme – et quel que soit son gagne-pain –, le gouvernement malaisien a éprouvé le besoin de la remercier en lui offrant un beau flacon de parfum français. *« Malaysia Boleh ! »*

Quatre épaves de bateau mais pas la moindre trace du MH370

Cette pêche miraculeuse de débris affluant des côtes africaines, dans la foulée du flaperon de La Réunion, crée une diversion bienvenue face à la stagnation de l'enquête officielle et à l'échec des recherches en mer. À

bord de l'un des navires appartenant à Fugro, l'entreprise hollandaise qui dirige les recherches, le moral est bas. Et on commence à douter, y compris au Sénat australien. Dès la mi-octobre 2015, le sénateur Alex Gallacher, du Parti travailliste australien, demande à voir les dossiers des appels d'offres, des avis techniques et du coût de la campagne de recherches[153]. Il dira à Martin Dolan, directeur de l'ATSB : « Il y a des gens qui donnent à des sénateurs de tous bords – de la coalition, de l'opposition ou des non-inscrits – une version très différente de ce que vous êtes en train de faire. » Le mois de novembre 2015 a été particulièrement calamiteux : une crise d'appendicite et un autre problème parmi les membres d'équipage ont obligé le *Fugro Discovery* à rentrer au port deux fois coup sur coup, ce qui lui a fait perdre les deux tiers de son temps consacré aux recherches.

Mais rien de cela n'empêche une nouvelle vague d'optimisme de déferler dans les médias. *« MH370 crash site FOUND »* (Le site du crash du MH370 LOCALISÉ), titre le site Internet du *Daily Express* britannique le 11 novembre 2015. « L'épave va être retrouvée d'ici quelques semaines », lit-on ailleurs. « Le responsable éditorial de FlightGlobal, David Learmount, a déclaré que pour ceux qui cherchent une raison d'être optimistes après vingt mois plutôt décourageants de recherches dans l'océan sans résultat, il y a vraiment de quoi être optimiste cette fois-ci », écrit Geoffrey Thomas dans *The West Australian*[154]. Il poursuit : « D'ici au 3 décembre [2015], le *Fugro Discovery* devrait avoir terminé l'exploration de la zone contenant […] l'épave du MH370. » Le 3 décembre ! Vraiment ? Hélas, au 3 décembre, la zone de recherches si vivement recommandée par les quelques membres de l'Independent Group encore obsédés par les calculs d'Inmarsat n'a toujours pas livré l'épave du MH370.

Au cours d'une conférence de presse du 3 décembre, Warren Truss, alors ministre fédéral du Développement régional et des Infrastructures, annonce qu'une nouvelle zone « chaude » de haute probabilité a été identifiée. Il annonce aussi l'arrivée en renfort d'un quatrième navire, qui sera équipé d'un T-SAS, un sonar tracté à ouverture synthétique, le haut de gamme. « Nous restons optimistes et avons bon espoir de retrouver l'avion dans les 44 000 kilomètres carrés de la zone prioritaire

qui restent à explorer », affirme Truss. Il indique que la Chine a proposé de contribuer à hauteur de 20 millions de dollars australiens (13 millions d'euros) aux recherches australiennes, un « geste » bienvenu alors que le coût total des recherches est passé à 180 millions de dollars australiens (120 millions d'euros). L'Australie doit contribuer pour 60 millions de dollars australiens (40 millions d'euros). La Malaisie couvrira la différence.

Pourtant, les mauvaises nouvelles continuent d'arriver du front des recherches. Le 24 janvier 2016, le sonar tracté par le *Fugro Discovery* heurte un volcan sous-marin, le câble casse, l'engin est perdu. Fin mai 2016, des vagues gigantesques de dix-huit mètres de haut forcent le *Fugro Discovery* à s'éloigner de la zone de recherches. La météo prévoit des conditions de plus en plus dégradées, ce qui renvoie la fin des recherches au mois d'août 2016. Fin juin 2016, le ministre des Transports malaisien Liow Tiong Lai annonce, lors d'un voyage de deux jours à Pékin, que les recherches pourraient même se prolonger jusqu'au mois d'octobre « à cause du mauvais temps ».

En fait, tous ces problèmes n'atteignent pas le grand public. Les recherches australiennes continuent de donner l'impression réconfortante que l'on cherche toujours une réponse à ce mystère, et les trouvailles de Blaine Gibson sur les plages de l'océan Indien accréditent l'idée que le MH370 se trouve bien là où on a toujours dit qu'il était. Tout cela donne implicitement de la crédibilité et de la consistance à la version officielle et repousse à plus tard les autres questions liées à cette affaire.

Le 22 juillet 2016 se tient à Kuala Lumpur une nouvelle réunion tripartite entre les ministres australien, chinois et malaisien. Elle confirme que les trois pays sont d'accord pour suspendre les recherches en l'absence de nouvelles pistes crédibles après épuisement de la zone de fouille prioritaire du sud de l'océan Indien. « S'il n'est pas là, c'est qu'il est ailleurs », déclare à l'agence Reuters Paul Kennedy, directeur de projet de Fugro. C'est très clair et l'agence de presse résume le message dans un communiqué intitulé « Nous avons cherché au mauvais endroit ». La déclaration fait le tour des organes de presse du monde entier en un rien de temps. Mais Fugro, sans doute réprimandé par l'ATSB, réagit aussitôt en annonçant : « Fugro tient à préciser que nous

sommes convaincus que la zone de recherches a été correctement définie d'après les données scientifiques disponibles. En un mot, nous avons cherché à l'emplacement le plus probable – et c'est le bon endroit. »

En décembre 2016, pour marquer le millième jour de la disparition du MH370, six proches des victimes décident de se rendre ensemble à Madagascar pour chercher eux-mêmes des débris. Ils veulent alerter la population locale et l'inciter à rester attentive aux débris qui pourraient sembler provenir de l'avion. « Puisqu'on nous cache la vérité, autant chercher par nous-mêmes », dit le Français Ghyslain Wattrelos, qui a pris quelques jours de congé pour rejoindre l'expédition de Madagascar. Malgré l'aide de Gibson, cette fois ils ne trouvent rien, mais ils parviennent au moins à attirer une nouvelle fois l'attention du monde sur leur tragique sort. À vrai dire, les médias n'ont pas l'intention d'oublier cette disparition ahurissante, car outre les aspects fascinants de ce mystère, il est assez facile et naturel de compatir avec ces gens de tous horizons qui ont injustement perdu des proches et dont les vies sont bouleversées à jamais, sans raison acceptable.

Une énième mauvaise nouvelle pour les familles tombe le 17 janvier 2017, lorsque l'ATSB annonce que les recherches s'arrêtent pour de bon. Elles ont duré 1 046 jours et coûté 198 millions de dollars australiens (132 millions d'euros). Avec 710 000 mètres carrés de fonds marins cartographiés, dont 120 000 scannés à haute résolution, c'est le plus vaste relevé hydrographique jamais entrepris. Une aussi vaste zone peut paraître immense, pourtant elle ne représente que 0,2 % de l'ensemble de l'océan Indien. L'opération aura permis de localiser quatre épaves de bateau, mais pas la moindre trace du MH370.

Anomalies et dérobades en cascade

Le groupe de familles des passagers du MH370 réuni sous l'appellation « Voice 370 » est choqué et consterné en apprenant que l'ATSB jette l'éponge. Il accepte que le gouvernement « suspende » les recherches mais le supplie de ne pas de les arrêter. Grace Subathirai Nathan, dont la mère était à bord, et que j'ai rencontrée à plusieurs

occasions au cours de cette enquête, me dit à l'époque : « Qu'elles aient lieu ou non au bon endroit, ce n'est pas vraiment notre problème, nous ne voulons tout simplement pas que les recherches s'arrêtent, car cela entraînera de facto la clôture du dossier. »

Dix mois plus tard, l'ATSB publie son rapport officiel et définitif concernant les recherches[155]. Il commence par un semblant d'excuse : « Il est presque inconcevable et certainement socialement inacceptable qu'au temps de l'aviation moderne… un grand avion commercial puisse disparaître sans que le monde sache avec certitude ce que sont devenus l'appareil et ceux qui se trouvaient à son bord. » L'ATSB exprime « sa profonde sympathie aux familles des passagers et des membres d'équipage présents à bord du MH370 » et ajoute : « Nous regrettons profondément de n'avoir pu localiser l'avion ni les 239 personnes toujours disparues à ce jour. »

La seule nouvelle saillante que contient le rapport est que l'avion ne se trouvait finalement pas là où on avait si catégoriquement annoncé qu'il serait… Les enquêteurs ont quand même l'audace d'affirmer que désormais « ils savent mieux que jamais auparavant » où l'avion doit se trouver. Ils avaient donc effectué des recherches durant trois ans pour finalement identifier une nouvelle zone de moins de 25 000 kilomètres carrés où il était « hautement probable » de trouver l'appareil et ils s'abstenaient d'explorer cette zone ? C'est certes une habile manière d'entretenir l'espoir – mais cela me semble tout sauf professionnel et moralement inacceptable.

Ce rapport australien est aussi truffé d'anomalies et de dérobades. Je ne vais en citer que quelques-unes. Le rapport mentionne par exemple le dernier point de contact, établi au nord de Sumatra, alors que ce point n'a jamais existé que par un cliché flou de mauvaise qualité et de toute évidence bidouillé, montré à quelques-unes des familles réunies à l'hôtel Lido de Pékin le 21 mars 2014. Bien qu'il soit censé accréditer les recherches entreprises dans l'océan Indien, le rapport fait aussi état d'une route « semblable au début » à celle probablement empruntée par le MH370 et que le commandant Zaharie Ahmad Shah aurait expérimentée sur son simulateur de vol. Comme je le découvrirai en ayant accès au dossier confidentiel sur le simulateur du pilote, cette histoire est cousue de fil blanc et ne tient absolument pas. Il est donc

pour le moins étonnant de voir citer une pièce aussi douteuse dans le rapport de l'ATSB, qui semble trahir en faisant cela son intention d'incriminer le commandant de bord.

En revanche, dans son traitement des débris, le rapport en fait des tonnes. À la page 106, il publie un schéma de l'avion provenant du ministère malaisien des Transports et montrant à quelle partie exactement de l'avion – ailes, portes, moteurs, ailerons, etc. – appartiendraient les vingt fragments trouvés à l'ouest de l'océan Indien. La plupart de ces fragments n'ont pas été formellement identifiés comme provenant du MH370 et un certain nombre d'entre eux ont été découverts dans des conditions discutables. Mais peu importe, à en croire le schéma, on dirait presque que l'avion a été reconstitué dans son entièreté… Je tombe aussi sur un commentaire particulièrement troublant : « L'ATSB et Geoscience Australia n'ont pas jugé nécessaire de faire analyser les échantillons par Boeing et ne les ont pas transmis [à Boeing]. » N'était-il pas au contraire essentiel que ces pièces soient formellement identifiées par Boeing ? L'ATSB écrit ainsi noir sur blanc dans son rapport avoir décidé de soustraire ces débris à la vérification de Boeing, pourtant seul arbitre en mesure de garantir de manière formelle leur provenance. Cela me semble injustifiable et ahurissant.

Autre bizarrerie, la place consacrée aux images du satellite français datant du 23 mars 2014, qui firent un étrange retour dans l'actualité en août 2017 et servent à définir la soi-disant nouvelle zone de recherches dont on a déjà parlé. Si ces images contenaient des indices intéressants, pourquoi avoir attendu quarante et un mois avant de s'y intéresser ? Cela ressemble plutôt à une tentative désespérée d'entretenir la flamme de l'espoir.

En un sens, le rapport de 440 pages de l'ATSB ne fait que répéter le commentaire d'Ahmad Jauhari Yahya, chef des opérations de Malaysia Airlines, qui constatait en mars 2014 : « Nous ne savons pas comment, nous ne savons pas pourquoi cette tragédie a eu lieu. » Après trois ans de recherches, on ne sait toujours pas comment ni pourquoi cette catastrophe a eu lieu.

Finalement, pour ce qui est de saboter une opération de recherches comme dans l'art de la désinformation, volontaire ou accidentelle, l'Australie aura bel et bien surpassé la Malaisie. En revanche, s'il y a

une chose que l'ATSB n'a pas manqué de faire avec constance et cohérence durant les trois années pendant lesquelles il a coordonné le balayage des fonds marins, c'est d'avoir distillé, à intervalles réguliers, dans les médias et auprès du public et des familles, des bribes de fausses bonnes nouvelles provisoires. Mais le rapport officiel australien, regardé de près, est aussi bâclé et incohérent que l'opération de recherche dont il parle. Il ajoute une mauvaise performance de plus au piètre parcours de l'ATSB.

Recherche du MH370 ou chasse au trésor ?

Un an plus tard, comme tombée du ciel, une entreprise privée anglo-américaine nommée Ocean Infinity, ayant son siège à Houston, Texas, et des investisseurs basés à Londres, annonce pouvoir retrouver le MH370 en soixante-dix jours. Les autorités malaisiennes la paieront si elle réussit à localiser l'épave dans ce laps de temps, sinon Ocean Infinity assumera elle-même les frais. Les familles reprennent espoir. L'initiative semble providentielle et crée un nouvel élan d'intérêt international pour l'histoire tragique et pour le moins déroutante du MH370.

« Le monde entier, et surtout les familles des victimes espèrent qu'on trouvera l'avion pour pouvoir enfin faire leur deuil », déclare le directeur malaisien de l'aviation civile en s'adressant aux familles des passagers dans une galerie marchande excentrée de Kuala Lumpur, lors de la cérémonie de signature le 10 janvier 2018. Le contrat prévoit qu'Ocean Infinity touchera entre 20 et 70 millions de dollars américains si, et seulement si, elle trouve l'avion en moins de quatre-vingt-dix jours. Le montant de la rémunération sera proportionnel au temps passé à chercher et à l'étendue de la zone explorée. La campagne doit s'achever à la mi-avril 2018.

Le petit monde de l'exploration sous-marine est pris par surprise. Jusqu'à cette annonce, Ocean Infinity était inconnue au bataillon. Intriguée par son comportement de bon Samaritain, je suis allée voir son site Web : oceaninfinity.com. J'ai d'abord été impressionnée, puis déconcertée en voyant que cette entreprise se prévalait de « quatre-vingt-dix ans d'expérience ». Qui peut bien avoir quatre-vingt-dix ans d'expérience dans le domaine de la prospection sous-marine ? Avec les

premières aventures sous-marines de Jacques Cousteau en 1920, on n'en était encore qu'aux balbutiements… En réalité, l'entreprise n'existait que depuis quelques mois et la recherche du MH370 serait sa première opération. Les « quatre-vingt-dix ans d'expérience » n'étaient qu'une astuce marketing concoctée en additionnant les années d'expérience de tous les employés, tous métiers confondus, à commencer par les vingt années d'exercice du directeur, Oliver Plunkett, en tant qu'avocat fiscal.

Manifestement, cette société ne manquait pas d'audace. Bien que néophyte, elle en voulait et avait à la fois le dynamisme et les moyens nécessaires pour s'imposer rapidement dans ce secteur d'activité. Le fait d'affréter le *Seabed Constructor*, le bateau le plus récent de la société norvégienne Swire Seabed, était déjà un gage de sérieux – d'autant qu'elle l'avait affrété, d'entrée de jeu, pour six ans. L'imposant navire de 115 mètres était connu pour sa puissante grue, capable de hisser 250 tonnes de 4 000 mètres de profondeur, et ses deux robots d'intervention sous-marine (ROV). Outre une plateforme d'hélicoptère, Ocean Infinity avait également équipé son navire de huit petits sous-marins autonomes (AUV) du dernier modèle, le HUGIN 6000, et de huit bateaux d'escorte automatisés (USV), chargés de suivre leur submersible attitré et de transmettre les données collectées au navire principal. En un mot, elle avait associé à un énorme navire des équipements techniques du plus haut calibre et d'une complexité inconcevable quelques années plus tôt, capables de balayer l'équivalent de 140 000 terrains de football (1 000 kilomètres carrés) en vingt-quatre heures…

Hormis le bluff des « quatre-vingt-dix ans d'expérience », Ocean Infinity prenait d'emblée sa place dans la cour des grands. L'entreprise semblait même se donner les moyens de révolutionner le secteur. Et grâce à l'intérêt suscité par son engagement dans la recherche du MH370, elle se faisait instantanément connaître du monde entier.

Nombre d'observateurs ont été stupéfaits par la hardiesse d'Ocean Infinity. « Je n'ai jamais vu une société prendre un tel risque financier », s'est étonné le chasseur d'épaves averti Paul-Henri Nargeolet. Il estimait que la mobilisation d'un tel navire coûtait entre 60 000 et 100 000 dollars par jour et les AUV environ 5 millions chacun. Il fallait aussi payer les USV et les équipes de techniciens nécessaires pour

réaliser les opérations et traiter les données. L'investissement requis pour entreprendre des recherches de cette ampleur avec de tels moyens était au moins proportionnel au risque encouru en cas d'échec : phénoménal. « Soit ils disposent d'informations que personne n'a et cela leur donne de bonnes raisons de croire en cette nouvelle zone de recherches, soit il y a quelque chose de totalement incompréhensible dans leur approche », m'a dit Nargeolet à l'époque.

Évidemment intriguée par ce nouvel épisode inattendu, la ligue internationale des MHistes suit l'affaire de près. Dès son appareillage de Durban, le *Seabed Constructor* n'est jamais seul dans les mers du Sud. Les passionnés sont scotchés jour et nuit à leur écran d'ordinateur pour suivre, en temps réel, le navire high-tech et sa flottille de sous-marins. Ils surveillent sa vitesse, son itinéraire et, bien sûr, s'interrogent sur ses activités. L'inquiétude se répand rapidement parmi tous ces réseaux spécialisés quand, à la fin du mois de janvier, le navire éteint son transpondeur et reste invisible pendant quatre-vingts heures… Qu'a-t-il bien pu se passer ? Aurait-il trouvé le MH370 ?

Prié d'expliquer cette anomalie, Liow Tiong Lai, le ministre des Transports malaisien, déclare le 6 février que le navire a « repéré d'intéressantes formations géologiques ». Il ajoute que les recherches « progressent vite » et que la situation est « très encourageante ».

L'explication est peu convaincante, d'autant que par une étrange coïncidence (qui n'échappe ni aux MHistes ni à la presse australienne), cette disparition s'est produite tout près des épaves de deux vieux navires coulés qui avaient été localisées lors de la campagne de recherches australiennes. Des journaux publient des images floues, déjà diffusées en 2015, d'une malle de grande taille appartenant à l'une des épaves. Était-elle pleine d'eau ou pleine d'or ? « C'est une réaction classique [d'éteindre le transpondeur] dans ce genre de cas », me dit Dave Gallo. Ce célèbre océanographe américain, ancien chef de projet de Woods Hole Oceanographic Institution (WHOI), avait également codirigé les recherches de l'épave du vol AF447.

Une immense cartographie sous-marine

Avec tous ces indices, il est tentant d'émettre une nouvelle hypothèse : et si, sous prétexte de rechercher le MH370, Ocean Infinity avait surtout profité de l'extraordinaire cartographie établie par les recherches australiennes, laquelle aura été mise à sa disposition gracieusement, pour retrouver des épaves et des trésors perdus ? Au moment où la générosité désintéressée d'Ocean Infinity défraie la chronique, la chaîne britannique Sky News annonce que le principal actionnaire d'Ocean Infinity serait un riche homme d'affaires, Anthony Clarke, partenaire d'un énorme fonds d'investissement de la City de Londres, Marshall Wace. « M. Clarke, qui gère des millions de livres pour les clients de Marshall Wace, a investi dans Ocean Infinity parce qu'il a été impressionné par le haut niveau de leur technologie », précise Sky News. Anthony Clarke avait été cité dans un article du *Times* de 2012 évoquant des « célébrités et de très sérieux hommes d'affaires britanniques qui avaient investi plus de 110 millions de livres dans la chasse au trésor sous-marine, ce qui leur évitait de payer des millions de livres d'impôts ». L'article présentait Clarke comme un magnat de la finance et indiquait qu'il avait personnellement investi 17 millions de livres dans des sociétés maritimes à haut risque, et déjà trouvé onze épaves et un magot d'argent[156].

En bref, il y avait derrière Ocean Infinity des financiers ultra riches qui échappaient à l'impôt en montant des opérations extraordinaires en haute mer, lesquelles les rendraient encore plus riches, si tout allait bien.

Un autre indice semblait confirmer qu'Ocean Infinity cherchait des trésors plutôt que le MH370. Il se disait en effet que John Kingsford, le directeur de Deep Ocean Search (DOS[157]), se trouvait à bord du *Seabed Constructor*. « C'est un signe qui ne trompe pas », m'a dit un autre spécialiste de ce domaine. DOS s'est fait un nom – et une fortune – en 2013 en repêchant 100 tonnes de pièces d'argent à une profondeur record de 5 150 mètres dans l'épave du vapeur anglais *City of Cairo*, coulé en 1942 par une torpille lancée par un *U-Boot* allemand. Cent tonnes de pièces d'argent…

Toujours est-il qu'à bord du *Seabed Constructor*, qui recherchait officiellement l'épave du MH370, les employés que j'ai pu joindre n'ont pas pu me parler, tenus à « la plus stricte confidentialité ».

« La recherche de trésors et la recherche d'épaves d'avion sont deux choses très semblables. Il n'est pas illogique de faire les deux à la fois », m'expliquait alors Nargeolet. Selon un autre expert, les bateaux de Swire Seabed sont plus réputés pour leur efficacité dans le domaine de la chasse au trésor – que certains appellent « pillage » – que dans celui de l'archéologie sous-marine. Dans le cas du MH370, Dave Gallo estime indispensable qu'une fois localisé, le champ de débris soit traité comme une scène de crime. « Ce n'est pas parce qu'on a les meilleurs outils qu'on a la bonne méthode », ajoute-t-il. Avant d'être affrété par Ocean Infinity, le *Seabed Constructor* avait eu brièvement maille à partir avec les garde-côtes islandais en avril 2017, alors que la précédente équipe tentait de récupérer 4 tonnes d'or nazi dans le cargo allemand SS *Minden*, lequel transportait des lingots au début de la Seconde Guerre mondiale. Arraisonné par des bâtiments britanniques, le *Minden* s'était sabordé près de l'Islande pour que son précieux chargement ne tombe pas aux mains de l'ennemi.

À la mi-mars 2018, les sonars d'Ocean Infinity avaient déjà balayé une immense surface, y compris les 25 000 kilomètres carrés désignés par l'Australie comme étant la zone de recherches du MH370 « la plus probable ». En vain. Il n'y avait pas plus de traces de l'épave au fond de l'océan que d'espoir à l'horizon.

Les recherches se sont néanmoins poursuivies au-delà de l'échéance de quatre-vingt-dix jours et, comme prévu, Ocean Infinity n'a pas été payée. Mais en plus d'avoir eu accès aux cartes sous-marines réalisées par l'Australie grâce à cette opération de bon Samaritain, l'entreprise a bénéficié d'un lancement médiatique d'une ampleur qu'elle n'aurait jamais connue autrement. Selon des sources proches de l'entreprise, Ocean Infinity a en outre effectivement exploité plusieurs épaves lors de cette campagne dans l'océan Indien.

Fin 2018, c'est également Ocean Infinity qui a localisé le sous-marin argentin ARA *San Juan*, perdu dans l'Atlantique Sud l'année précédente. En juillet 2019, c'est encore Ocean Infinity qui a retrouvé la *Minerve*, le sous-marin français porté disparu avec ses cinquante-deux hommes d'équipage depuis 1968. « Ils sont incroyablement efficaces. Ils font en quelques jours ce qui, avant, prenait des mois, et leurs AUV ont

maintenant une autonomie de cent heures », a commenté Nargeolet, saluant désormais l'apport technologique pionnier de ces nouveaux venus.

Puisque l'on ne retrouvera peut-être jamais l'épave de l'avion, il est sans doute temps d'en finir avec la fausse idée, largement répandue (et reprise par l'ATSB dans son rapport final), selon laquelle « les raisons de la disparition du MH370 ne pourront pas être établies avec certitude tant qu'on n'aura pas retrouvé l'avion ». En réalité, même si on retrouve l'épave et ses deux boîtes noires au fond d'une mer quelconque, cela ne suffira pas forcément à résoudre l'énigme du MH370. Le CVR, qui enregistre les sons dans le cockpit, ne conserve que les deux dernières heures d'enregistrement des bruits et des conversations des pilotes. Il n'est pas garanti que les enregistrements soient exploitables ni que leur contenu permette vraiment de comprendre ce qui s'est passé. Quant aux informations techniques captées par l'enregistreur des paramètres de vol, le FDR, elles n'indiqueront que l'altitude, la vitesse de l'avion, sa trajectoire de vol, etc. Prétendre qu'il nous faut l'épave pour comprendre ou expliquer quoi que ce soit sert surtout à retarder le moment où il faudra affronter les deux questions les plus délicates : « Pourquoi et comment cet avion a-t-il disparu ? »

Dernier espoir : l'enquête judiciaire française

La seule vraie raison pour laquelle il me semble néanmoins essentiel de retrouver l'avion, c'est que cela permettrait aux familles de tirer un trait, de tourner la page de ce cauchemar, de recommencer à vivre. Dans une interview qu'elle donnait à l'occasion du cinquième anniversaire de la disparition, Grace Subathirai Nathan disait : « Bien sûr, la vie continue. Mais nous n'allons pas de l'avant. » Elle expliquait qu'elle comptait les années par rapport à l'avion. L'année où elle a obtenu son diplôme en Angleterre est celle de la disparition de l'avion – et de sa mère, surtout. « Et si vous me demandez en quelle année j'ai commencé à travailler, je vous répondrai : l'année après la disparition de l'avion. Parce que, pour beaucoup d'entre nous, le temps s'est arrêté ce jour-là. »

Ces propos m'ont rappelé une conversation que j'avais eue avec Grace à Kuala Lumpur peu après le premier anniversaire. Cette jeune avocate

brillante qui avait été la très digne et courageuse porte-parole des familles malaisiennes, était encore totalement anéantie. Elle réalisait combien elle manquait de concentration au travail, perdant parfois le fil de ses idées en pleine plaidoirie au tribunal. Son patron lui avait fait remarquer, avec un certain agacement : « Cela fait un an maintenant, Grace… » sous-entendant qu'il était temps de reprendre sa vie en main. Elle avait alors réalisé à quel point les gens, les autres, ne se rendaient absolument pas compte que tant que l'histoire n'aurait pas trouvé sa conclusion, le temps ne guérirait rien. Et si une forme de guérison survenait malgré tout, elle prendrait beaucoup, beaucoup plus de temps.

La campagne de recherches dans l'océan Indien aura eu au moins un résultat positif : l'Australie et la Malaisie ont désormais à leur disposition de magnifiques cartes de fonds marins (la Chine y a-t-elle eu accès aussi, en finançant 10 % des recherches à la dernière minute ?) jusqu'alors totalement inexplorés. Leurs compagnies pétrolières et leurs entreprises de pêche devraient faire bon usage de ces cartes détaillées, tout comme Ocean Infinity a pu le faire en avant-première, à la recherche de trésors ensevelis de très longue date.

Quelques mois après l'opération d'Ocean Infinity, en juillet 2018, l'équipe de l'enquête officielle présente son rapport final concernant la perte du MH370 (le « Safety Investigation Report », rapport de l'enquête de sécurité, d'un niveau nettement supérieur à celui de l'ATSB sur les recherches). Ce rapport est censé clore définitivement le dossier, ce qui met les familles au désespoir. Mais l'enquêteur en chef, Kok Soo Chon, ancien directeur général de l'aviation civile, s'empresse de préciser, dès le début de la conférence de presse, qu'il ne s'agit pas, en fait, d'un rapport « final », et que les recherches pourraient reprendre. Au fil des années, outre le rapport factuel présenté en mars 2015, quatre rapports d'étape ont été publiés aux dates anniversaires de la disparition de l'avion.

La France est le seul pays à poursuivre encore une enquête judiciaire, même si les changements de juges chargés de l'affaire et les interférences politiques compromettent ses chances de succès. « L'enquête française est très importante pour les familles chinoises car, malgré le temps qui passe, nous voulons toujours et avons toujours besoin de connaître la

vérité. Nos vies ne pourront pas recommencer tant que nous ne saurons pas », m'a confié Wang Yinlei lorsque j'ai rencontré quelques-unes des familles à Pékin en décembre 2018. Il a perdu son père et sa mère dans l'accident.

Le Safety Investigation Report admet, pour l'essentiel, que les enquêteurs « ne savent pas ce qui est arrivé au MH370 » et regrettent « le manque de preuves dont a disposé l'équipe pour établir avec certitude les raisons pour lesquelles l'avion s'est détourné de la route prévue au plan de vol ». Le patron de l'enquête fait aussi allusion à des tensions au sein de l'équipe d'enquêteurs. Il est intéressant de noter que, parmi les sept pays qui ont participé à l'enquête[158], l'Indonésie n'a envoyé aucun commentaire après examen du document, ce qui peut être interprété comme un désaveu de ses conclusions.

Le rapport se termine en évoquant la possible intervention d'une « tierce partie » indéterminée. Mais lorsqu'il est publié, au beau milieu de l'été 2018, malgré une bonne couverture médiatique de certains organes de presse internationaux, parmi lesquels le *Guardian*, sa publication est pour ainsi dire traitée comme un non-événement. Les tabloïds n'allaient pas se donner la peine d'éplucher un document aussi volumineux. Ils ont préféré raviver, une nouvelle fois, les soupçons sur le commandant de bord.

---

147. « Phil Gibson Dies ; Ex-Coast Justice », *The New York Times*, 29 avril 1984.

148. Matthew Halverson, « Some Call Blaine Alan Gibson's Search for Malaysia Airlines Flight 370 an Obsession », *Seattle Met*, août 2016.

149. Émission du 27 juillet 2017.

150. L'inscription n'est pas positionnée de la même manière par rapport à l'emplacement des boulons, le revêtement du fragment du Mozambique semble constitué d'un matériau différent et les lettres apparaissant sur le débris du Mozambique sont plus petites que celles du MH17.

151. Olivier Holmes, Elle Hunt, « Scorched Debris Could Suggest Missing MH370 Plane Suffered Fire », *The Guardian*, 14 septembre 2016.

152. Dans un communiqué du 22 septembre 2016, l'ATSB déclare : « Il est impossible à ce stade de déterminer si les débris proviennent du MH370, ni même s'ils appartiennent à un Boeing 777. Ce que l'on sait, c'est que, contrairement aux suppositions, rien ne prouve que ces objets aient été exposés à la chaleur ou au feu. »

153. Cette demande a été présentée devant le Rural and Regional Affairs and Transport Legislation Committee le 19 octobre 2015.

154. « Captain Claims to Have Pinpointed MH370 Crash Site », *The West Australian*, 9 novembre 2015.

155. Rapport « The Operational Search for MH370 », ATSB Transport Safety Report, 3 octobre 2017.

156. Alexi Mostrous, « Celebrities Saved Millions Using Tax Breaks from Shipwreck Salvage », *The Times*, 8 octobre 2012. Voir aussi « Taxman Investigates Shipwreck Salvage Tax Break », *The Telegraph*, 7 octobre 2012.

157. DOS est une société basée à l'île Maurice et spécialisée dans la chasse aux trésors, qui a mené en 2016 la campagne de recherches de l'épave du vol 804 d'EgyptAir en Méditerranée.

158. Les sept pays qui avaient été invités à prendre part à l'enquête étaient l'Australie (ATSB), le Royaume-Uni (AAIB), les États-Unis (NTSB), la France (BEA), la Chine (CAAC), l'Indonésie (NTSC) et Singapour (TSIB).

11

LE COMMANDANT SERAIT-IL DEVENU AMOK ?

Dans un avion, le commandant est seul maître à bord. C'est encore plus vrai lors des situations d'urgence.

Dans les cas d'autres crashs que j'ai étudiés pour mieux comprendre l'accident du MH370 (voir Addendum, p. 475), j'ai découvert, à ma grande surprise, que les équipes d'enquête avaient la fâcheuse tendance à rejeter la faute sur les pilotes. Accuser le pilote est l'option favorite des enquêteurs. Plusieurs enquêtes sur les crashs aériens les plus connus ont commencé par servir au public la thèse du suicide du pilote ou de l'erreur de pilotage, et cette idée a perduré même quand, parfois des années plus tard, les causes véritables ont été identifiées et les pilotes mis hors de cause. Les catastrophes en série du 737 MAX n'ont pas dérogé à la règle. C'est une tendance générale, qui a évidemment ses raisons. La mise en cause du pilote exonère de tout soupçon de malfaçon les avionneurs et les constructeurs de moteurs. Elle dégage aussi la responsabilité de la compagnie aérienne, qui ne peut pas se permettre de suspendre son activité. Les assureurs se partagent alors les frais, et la vie continue, non sans un lourd soupir dans lequel on déplore ce nouveau cas d'« erreur humaine ». Quant au pilote décédé, il n'est plus en mesure de se défendre, ce qui arrange tout le monde. À cet égard, il est assez fascinant de constater que, dans le cas du MH370 aussi, le commandant a été dès le début la cible d'une féroce campagne de calomnies, admirablement orchestrée et qui perdure à ce jour. Selon les scénarios qui refont régulièrement surface, Zaharie Ahmad Shah était suicidaire, ou alors c'était un psychopathe qui avait soigneusement préparé son vol fatal sur son simulateur. Bien que la première enquête n'ait rien fait apparaître de suspect le concernant, cela

n'a pas empêché des dizaines d'organes de presse (surtout au Royaume-Uni, aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande, curieusement) de continuer à le présenter dans d'innombrables articles comme le principal responsable. On lui a prêté une vie amoureuse agitée. Sur le plan politique, on a pu lire qu'il avait viré au fanatisme en se positionnant fermement dans le camp de l'opposition. Et comme nous l'avons vu, certains comportements « suspects » lui ont été faussement reprochés, tel celui d'avoir demandé plus de fioul que nécessaire, selon des « sources très haut placées » consultées par les enquêteurs privés engagés par les familles.

Et puis, il y a eu les fuites et les sous-entendus émanant indirectement du FBI ou de la police à propos de l'usage qu'il avait fait de son simulateur[159]. Même Rosmah Mansor, l'épouse de Najib Razak, alors Premier ministre, a évoqué la culpabilité du commandant[160]. Au cours de l'année 2019, un ami et confrère d'un grand journal anglophone avait obtenu une interview avec Najib, qui faisait déjà l'objet de nombreuses poursuites judiciaires. Comme il me l'avait gentiment proposé, à la fin de l'entretien, mon confrère l'interrogea naïvement au sujet du MH370. Sur le ton feutré de l'initié faisant une confidence, l'ex-Premier ministre lui répondit, la mine grave, que d'après lui c'était… le commandant.

Vers le milieu de l'année 2019, le magazine américain de renom *The Atlantic* publie une longue analyse, sérieuse en apparence, de toute l'affaire. Le titre est accrocheur : « Qu'est-il vraiment arrivé à l'avion malaisien disparu ? » Je déchante vite. À mon étonnement, l'article contient une série d'erreurs factuelles indignes du plus novice des MHistes. L'auteur commence par tenter d'inculquer l'idée que les suicides de pilotes sont courants. Or, sur les quatre cas qu'il choisit de citer, seuls deux ont été prouvés sans doute possible. Certes, il arrive que des pilotes se suicident en vol, mais cela reste extrêmement rare. Je n'en reviens pas de voir qu'un soi-disant spécialiste de l'aviation considère encore les crashs des vols 990 d'EgyptAir et 185 de SilkAir comme des cas de suicide, alors que les enquêtes ont montré que les avions avaient subi de graves avaries techniques. Dans le cas d'EgyptAir (voir Addendum, p. 481), le FBI a même reconnu s'être immiscé dans l'enquête en accusant le pilote. Mais le pire, dans l'article de *The Atlantic* sur le MH370, c'est sa « révélation » finale, à peu près aussi

originale que la confidence exclusive de l'ancien Premier ministre : Zaharie souffrait de « dépression pathologique » ; c'était « un homme perturbé » qui était soudain « devenu amok ». En un mot, Zaharie était déclaré coupable, sans autre forme de procès.

En février 2020, l'ancien Premier ministre australien Tony Abbott porte à son tour un nouveau coup bas au pilote disparu en déclarant, dans une émission de Sky News : « Ce que j'ai bien compris des plus hauts membres du gouvernement malaisien, c'est que dès le tout, tout début, ils ont pensé qu'il s'agissait d'un suicide meurtrier du pilote. » Tout en refusant de préciser « qui a dit quoi à qui », Abbott insiste : « Je veux être très clair – il était admis au plus haut niveau qu'il s'agissait d'un suicide meurtrier du pilote, un suicide du pilote accompagné d'un meurtre collectif. » En d'autres termes, l'ancien leader australien affirmait que la Malaisie savait mais avait choisi de protéger son homme. Quoi qu'on puisse penser de ce climatosceptique ultra-libéral qui semble chercher désespérément les feux de l'actualité – ils l'ont délaissé depuis son court mandat de deux ans à Canberra (de 2013 à 2015) –, j'ai tendance à croire que, dans ce cas précis, Tony Abbott disait probablement la vérité ou, du moins, qu'il rapportait fidèlement ce qu'il avait entendu dire en 2014, sans doute de la bouche même du Premier ministre d'alors, Najib. Mais cela n'apportait rien de nouveau. Il ne faisait que se servir de sa notoriété d'ancien Premier ministre d'Australie pour donner du poids à des rumeurs et calomnies infondées. On avait déjà entendu dire par de nombreuses sources que la « haute sphère » du gouvernement malaisien s'était employée activement à promouvoir le scénario de la culpabilité du pilote, sans aucune preuve.

Difficile de ne pas remarquer l'étonnante régularité, presque prévisible, avec laquelle ces émissions et ces articles accablant le pilote apparaissent. Si une agence de communication est effectivement chargée d'imposer au fil des ans dans l'inconscient collectif la thèse du suicide du pilote pour expliquer l'inexplicable disparition du Boeing 777, il faut reconnaître qu'elle remplit bien sa mission.

Amok et sang-froid,
deux états totalement contradictoires

Le mot *amok* – épelé indifféremment *amok*, *amuk* ou *amuck* – vient d'une expression malaise passée dans le langage courant en anglais et qui signifie « fou furieux ». En Malaisie et en Indonésie, il désigne un type de comportement bien connu. Stefan Zweig, Rudyard Kipling, Henri Fauconnier et Romain Gary font partie des nombreux écrivains qui, s'étant intéressés à la région, ont parlé de ce phénomène. L'*amok* désigne une forme de suicide accompagné de pulsions homicides du sujet, qui est donc soudain saisi de folie meurtrière. L'épisode se termine par le suicide de l'homme amok, qui se donne la mort après avoir tué un grand nombre d'autres personnes. Le plus souvent, l'amok survient chez l'homme mûr, qui a cumulé nombre de frustrations, lesquelles déclenchent chez lui un désir de vengeance. Pour ses détracteurs, le « scénario de l'amok » va comme un gant au commandant Zaharie Ahmad Shah.

Curieusement, ceux-là mêmes qui ont accusé le commandant d'être devenu amok l'ont soupçonné en même temps d'avoir méticuleusement prémédité et organisé de sang-froid la disparition de l'avion. L'amok et le sang-froid sont pourtant totalement contradictoires. Mais personne ne s'est vraiment penché sur les incohérences des accusations portées contre le commandant.

Imaginons un moment le scénario dans lequel Zaharie aurait vraiment décidé d'en finir avec la vie, en entraînant tous les passagers de l'avion dans sa perte. Et imaginons qu'il veuille le faire avec le panache qu'on lui connaît. Il va non seulement mourir, mais il va piéger les autorités, être plus malin que les contrôleurs aériens, prendre en défaut les militaires malaisiens, ridiculiser Boeing et mettre en évidence les défauts des technologies de communication moderne. Bref, il va faire ce que personne n'a jamais réussi à faire : perdre son avion et ses occupants à jamais, sans laisser la moindre trace.

Zaharie choisit parfaitement son moment pour mettre son plan à exécution. Au bout de quarante minutes de vol, l'avion a largement terminé son ascension. Il a quitté l'espace aérien malaisien et ne s'est

pas encore manifesté auprès des autorités vietnamiennes. C'est le commandant de bord qui s'est chargé de la dernière communication avec le contrôle malaisien, ce qui signifie que le copilote est alors le pilote aux commandes[161]. Mais rien ne presse. Tout va bien. Il fait nuit noire, car la lune s'est couchée avant le décollage[162]. Le commandant demande alors à son copilote de lui rendre les commandes et d'aller bavarder avec les passagers de la classe affaires – comme cela se fait souvent sur MAS à ce moment du vol. Zaharie s'enferme alors dans le cockpit.

Désormais seul aux commandes, il met en œuvre son plan diabolique : il vire à gauche, survole la frontière Malaisie-Thaïlande pour n'alerter personne, fait un détour par le nord pour éviter l'Indonésie, puis met plein cap au sud pour réaliser ce qu'aucun pilote expérimenté ne croit possible : un amerrissage en haute mer, tellement bien contrôlé que l'avion sombre en un seul morceau, engloutissant l'appareil, ses occupants et le mystère de sa disparition par 20 000 pieds de fond. Cette « prouesse » ferait de lui le plus machiavélique et le plus grand génie de l'aviation de tous les temps.

L'histoire est assez facile à raconter, à comprendre et à répéter. C'est un bon scénario. Qui, dans ce cas, a envie de s'entendre dire que ce scénario n'a rien de réaliste dès qu'on l'analyse en détail, à commencer par l'absence totale de mobile pour l'exécution d'un tel meurtre collectif, jusqu'à l'improbabilité, pour ne pas dire l'impossibilité, d'un amerrissage en douceur au milieu de l'océan Indien ?

Dès le début de mon enquête, j'ai très vite compris que la solution de l'énigme que je tentais de résoudre était à chercher, au moins en partie, dans la personnalité du commandant. À part l'homme passionné par l'aviation et le pilote extrêmement compétent, qui était vraiment Zaharie Ahmad Shah ? Quelle sorte de collègue, d'ami, de père, de mari, d'homme était-il ? Qu'avait-il en tête quand il a décollé, ce soir de mars 2014, pour un vol de routine dont il avait l'habitude ? S'il était réellement coupable de ce crime, qu'est-ce qui allait si mal chez cet homme ou dans sa vie ? Et pourquoi aurait-il commis un acte aussi odieux ? Et quelle est la valeur des indices que ses détracteurs ont

invoqués pour le présenter comme le cerveau de cet impossible « mystère » ?

La femme au sourire bienveillant que je retrouve dans le lobby du New World Hotel de Petaling Jaya, l'incontournable banlieue de Kuala Lumpur, est la sœur aînée du commandant, Sakinab Shah. C'est une grand-mère vive et sereine, veuve depuis peu, qui inspire respect et affection au premier regard. Comme tous les Malais, elle porte la main à son cœur après avoir serré la mienne, un geste simple et courant en Malaisie, que j'ai toujours trouvé très beau. Plus d'un an et demi après la perte de l'avion, Sakinab est encore très affectée, non seulement d'avoir perdu son petit frère chéri, mais aussi de tout le mal qui a été dit et écrit sur lui. Elle est l'aînée des neuf enfants. Zaharie, « Ari » pour les intimes, était le huitième de la fratrie. Il avait dix-sept ans de moins qu'elle. On devine que c'était son chouchou. Elle dit qu'elle sait « à peu près tout de lui ». Ils étaient très proches.

Pour cette grande famille installée à Penang[163] dans les années 1950, les débuts furent difficiles. Le père, Mustafa bin Omar, était policier. La mère, Fatimah binti Mohamed Noor[164], n'avait aucune instruction. Ils habitaient dans la zone pauvre du township. Les enfants ont tous compris l'importance de réussir leurs études et de travailler dur ; ce qu'ils ont fait, à l'école et plus tard dans la vie. Sakinab me parle d'une sœur qui est psychiatre en Irlande, d'une autre professeure de sociologie en Malaisie. Elle-même a épousé un non-musulman. Tout cela dénote une belle ouverture d'esprit, pas si courante dans les classes moyennes malaises, me suis-je dit en l'écoutant. « Nous taquinions Ari, car il est le seul des neuf à ne pas être allé à l'université », dit-elle avec un petit clin d'œil effronté.

Le poison de la rumeur

Un jeune voisin, aujourd'hui devenu un homme d'affaires accompli, « Dr Ghouse », se souvient d'Ari, son aîné de deux ans, comme d'un sacré malin, sympathique et légèrement tire-au-flanc. Quand nous nous rencontrons autour d'un *teh tarik*[165], Dr Ghouse me raconte quelques anecdotes de leur jeunesse. Ils faisaient plus ou moins partie de la même bande de collégiens de la Penang Free School. Avec sa devise *Fortis*

atque fidelis (Fort et loyal), c'est la plus vieille école de Malaisie. Elle compte, parmi ses anciens élèves, un grand nombre de sultans et de ministres. Si Ari voyait Ghouse peiner sur ses devoirs, il posait son vélo et venait lui donner un coup de main.

Bien qu'il n'ait plus revu Ari depuis leur jeunesse à Penang, c'est Dr Ghouse, le lointain ami d'enfance, qui a créé la page Facebook « Friends of Captain Zaharie MH370 » dans le but de défendre l'honneur du pilote. Dr Ghouse a alors été contacté par plusieurs amis, confrères et voisins d'Ari. « De tous ceux qui m'ont parlé d'Ari, pas un, à aucun moment, n'a évoqué le moindre écart de comportement de sa part. Il était tout sauf psychologiquement instable. Un journaliste qui a enquêté sur sa vie m'a appris qu'il finançait généreusement certaines œuvres de charité », raconte Dr Ghouse. Mais son initiative lui a aussi valu une visite inopinée de la Special Branch, les services malaisiens de sécurité intérieure, comme s'il y avait quelque chose de suspect à honorer la mémoire d'un ami disparu. « Je leur ai dit que c'était à eux de veiller à ce que seule la vérité soit diffusée. S'il n'y avait pas autant de rumeurs colportées pour ternir le nom d'Ari, je n'aurais pas besoin de faire cela ! »

Zaharie s'est passionné très jeune pour l'aviation, se souvient Sakinab. Il a fait sa première formation de pilote aux Philippines et a tout de suite rejoint Malaysia Airlines. D'après la lettre d'embauche contenue dans le dossier de la police malaisienne que j'ai pu consulter, il a rejoint MAS le 15 juin 1981. Au cours de sa carrière au sein de la compagnie, il a peu à peu atteint les postes et les grades les plus élevés pour un pilote. Il cumulait les fonctions de pilote de Boeing 777, d'instructeur et de contrôleur. Quand il ne volait pas pour Malaysia Airlines, il donnait des cours de pilotage, faisait voler des maquettes télécommandées, jouait avec son simulateur ou tournait des tutoriels qu'il mettait en ligne. Ses vidéos témoignent d'ailleurs de sa personnalité enjouée et enthousiaste. Piloter était son métier, son hobby, sa passion.

« Il avait un bon salaire, et tellement de temps libre en tant que pilote qu'il passait un temps fou à bricoler. Il était capable de faire à peu près n'importe quoi. Sa dernière invention était une télécommande pour faire monter et descendre un lustre dans sa maison. Quand il cuisinait un nouveau plat, il fallait toujours qu'il nous l'apporte pour nous le

faire goûter. Un jour, il a essayé de faire croire à mon mari qu'il avait fait lui-même les raviolis vapeur qu'il avait ajoutés dans sa soupe. Mais mon mari, qui était chinois, n'a pas été dupe ! » se souvient Sakinab, entre rires et larmes.

« Tout le monde l'aimait bien. Quand il venait au cabinet, il s'intéressait à tous, il avait toujours quelque chose à raconter », me confirme le Dr Resha Malik, sa dentiste, qui accepte de répondre à mes questions, à proximité de son cabinet. Je plaisante avec cette femme charmante à propos de son nom irakien : si certains tabloïds britanniques avaient su que la dentiste du commandant de bord était irakienne, ils auraient sans doute ajouté cela à la liste des indices suspects ! Le Dr Malik m'indique que, quelques jours avant le 8 mars, elle a appelé son patient pour lui dire que sa couronne dentaire était prête. Il était alors à Dubaï. La couronne de Captain Shah est restée sur son étagère… Cette information tout à fait anecdotique a néanmoins le mérite d'infirmer la rumeur troublante qui s'était largement répandue selon laquelle le commandant de bord n'avait aucun engagement après le 8 mars, un « agenda vide », a-t-on lu et entendu. Il avait au moins un rendez-vous important avec sa dentiste.

J'ai aussi interrogé Sakinab au sujet du départ de l'épouse du commandant, Faizah, qui, selon une rumeur largement diffusée, aurait quitté le domicile conjugal le soir du vol. Une rumeur qui a contribué à alimenter l'idée qu'elle avait quitté son mari pour de bon cette nuit-là. Or, ce départ le soir du vol avait une explication toute simple. « C'était leur routine », me dit Sakinab. Le couple avait deux maisons, la plus ancienne à Subang Jaya et une plus grande et plus récente à Shah Alam. « Grâce à sa bonne situation, Ari avait eu envie de s'acheter une maison plus grande que la première, qui était vraiment modeste. De tous les frères et sœurs, c'est lui qui avait la plus petite. Mais Faizah n'a jamais eu envie de déménager ni de décorer la nouvelle maison. » Ainsi, quand il était là, tout le monde vivait dans la nouvelle maison où tout, en particulier la cuisine, était plus moderne. Et dès que le commandant de bord repartait en voyage, sa femme retournait dans leur première maison. L'information qui avait donné lieu à tant de spéculations était donc vraie, techniquement – sa femme avait en effet quitté la maison familiale –, mais pas dans le sens où tout le monde l'avait comprise. La

réalité ne comportait aucune des implications émotionnelles imaginées. En fait, Zaharie et sa femme, qui étaient mariés depuis trente ans, tenaient bon. Il a pu y avoir des crises et des écarts – « Ari n'était pas un saint », commente délicatement sa sœur –, mais Zaharie était, semble-t-il, attaché à son mariage.

La vérification des appels du téléphone portable effectuée par la police malaisienne montre que le numéro de sa femme est celui qui a été le plus souvent appelé (46 appels depuis janvier 2014), et le dernier appelé du MH370 avant son décollage dans la nuit du 7 au 8 mars.

Quant à la photo de Zaharie avec une jolie jeune femme voilée non identifiée et des jeunes enfants dans un canapé, publiée sans légende quand l'attention se focalisait sur les pilotes, Sakinab m'explique qu'il s'agit de sa nièce, un jour de Hari Raya[166]. Elle appelle cette dernière sur-le-champ pour m'aider à vérifier les détails. La jeune femme, qui se trouvait alors aux États-Unis, avait elle-même posté cette photo sur sa page Facebook, en souvenir de son oncle, sans imaginer un instant que ce cliché contribuerait à la campagne de dénigrement contre le commandant de bord. Depuis, elle a attaqué en justice le magazine qui avait le premier publié l'article diffamatoire, et elle a gagné.

La famille du pilote « vit un enfer »

On a aussi entendu parler d'un geste de vengeance politique et de désespoir du pilote, après la nouvelle condamnation à cinq ans de prison en appel d'Anwar Ibrahim, leader de l'opposition en Malaisie. Comme je l'ai mentionné plus haut, cette condamnation avait été prononcée dans l'après-midi, quelques heures avant le vol. J'ai rencontré l'homme qui a amené Zaharie à la politique. Peter Chong, élu de l'opposition, avait fait la connaissance de Zaharie par hasard, deux ans auparavant, quand il avait remarqué, à la fin d'un meeting, « cet homme qui était resté pour empiler les chaises ». C'est lui qui a convaincu le pilote de prendre sa carte au parti Keadilan Rakyat (PKR), le Parti de la justice du peuple, mené par Anwar Ibrahim. Pourtant, d'après Peter Chong, qui avait vu le commandant de bord la semaine précédant le

vol, la politique ne l'intéressait plus autant depuis plusieurs mois. Zaharie avait préféré lui parler de ses dernières inventions.

J'aurais bien sûr voulu rencontrer Faizah, l'épouse du pilote ; Sakinab m'informe qu'elle ne va pas bien du tout. Ses enfants s'inquiètent pour elle. « La famille vit un enfer », me dit Sakinab. Le temps ne fait qu'aggraver sa blessure. C'est dans ces moments-là, devant ces vies simples et honnêtes, ravagées, au-delà du choc initial, par la gangrène du mystère, accentuée dans leur cas par la campagne de dénigrement contre leur bien-aimé Ari, que je redouble de détermination pour faire aboutir cette enquête. Sakinab a elle aussi traversé des moments difficiles. Quand je l'ai vue pour la première fois, elle venait de découvrir, grâce à un ami qui l'avait prévenue, que son nom était utilisé pour un compte Twitter dont elle ignorait tout. C'était manifestement un leurre délibéré, car la fausse Sakinab Shah – @sakinabs – n'était suivie que par des MHistes purs et durs.

La police malaisienne, désireuse elle aussi d'en apprendre davantage sur le commandant de bord, a interrogé des dizaines de personnes de tous horizons qui l'avaient connu[167]. Si je n'ai pas pu rencontrer Faizah Khanum binti Mustafa, l'épouse de Zaharie, elle a toutefois été la première personne questionnée par la police sur son mari[168]. Sa déposition commence par des informations personnelles : ils se sont mariés en 1982, ont eu trois enfants, âgés de trente et un ans (M), vingt-sept ans (F) et vingt-six ans (M), etc. Elle décrit un homme « dévoué à son travail, d'un naturel enjoué, un mari aimant et un père ferme ». Questionnée sur ses hobbys, elle cite « l'aviation, le bricolage, le vélo et les gadgets électroniques pour améliorer son simulateur de vol ». Elle confirme son intérêt récent pour la politique et déclare à la police qu'il « songeait à prendre sa carte du Parti de la justice du peuple », semblant donc ne pas savoir qu'il l'avait déjà. Faizah leur apprend que son mari n'avait pas souscrit d'assurance-vie et affirme qu'il tenait à ce que leur fille reste en Australie après ses études, car elle y aurait, selon lui, une meilleure qualité de vie.

Un homme très… normal

En ce qui concerne les relations familiales, les déclarations des proches de la famille vont toutes dans le même sens. Ahmad Idris bin Zaharie, le fils aîné, trente et un ans, est marié et a un enfant de cinq ans. La seule fille de la fratrie, Nur Aishah binti Zaharie, vingt-sept ans, qui a fait des études d'architecture à Melbourne, parle de « relations familiales très proches ». Le fils cadet, Ahmad Seth bin Zaharie, vingt-six ans, réfute les rumeurs de divorce de ses parents. La domestique de la maison, également interrogée, assure qu'il n'y avait pas de tensions dans le couple. Et un voisin de ce quartier cossu, homme d'affaires important et qui plus est *dato*[169], affirme n'avoir jamais vu ni entendu parler de problèmes au sein de la famille du commandant. Il précise que le pilote « mettait la main à la pâte » ; quand il était chez lui, il voyait Zaharie « s'occuper de tâches ménagères comme balayer, peindre ou jardiner ».

Parmi les autres témoignages recueillis par la police, un pilote qui était avec Zaharie sur un vol pour Amsterdam quelques semaines avant le vol fatal raconte avoir eu avec lui une longue conversation sur diverses questions familiales, sans avoir rien noté d'anormal ou d'inquiétant dans l'attitude ou les propos du commandant. Un ami d'enfance a également mentionné à la police une rencontre fortuite avec Zaharie au cimetière le jour du dernier Aidilfitri[170]. Zaharie, qui était avec sa femme, lui a dit en plaisantant qu'ils n'arrivaient plus à retrouver la tombe de sa mère. La veille du vol, il devait encore être d'humeur blagueuse quand il a envoyé la photo d'un homme censé prendre un bain mais couvert de boue à cause du manque d'eau à un photographe indépendant retraité avec qui il était en contact sur WhatsApp.

Zaharie était un utilisateur relativement assidu des réseaux sociaux, principalement de Facebook (239 amis sur un compte de 2012 et 36 sur un compte privé plus confidentiel), mais aussi de WeChat (47 contacts) et de YouTube. La plupart de ses vidéos postées sur YouTube expliquent comment se servir des simulateurs de vol et réparer un certain nombre de choses, en particulier les climatiseurs. Il n'était pas très actif sur Twitter où, bien que suivi par 3 717 « followers », il ne suivait lui-même que 14 comptes. En Malaisie, avec plus de 70 % de la population inscrite et active sur Facebook[171], l'utilisation du site a pris les proportions d'une pandémie… Mais le directeur du service chargé de la surveillance des réseaux sociaux dans le pays, qui a examiné toutes les

communications téléphoniques et les navigations sur Internet de Zaharie, affirme n'avoir rien trouvé de suspect.

Au milieu de tous ces avis positifs, il y a quand même un steward qui trouve que Zaharie n'était « pas très sympathique » car, dit-il, le commandant « choisit les personnes qu'il salue et celles avec qui il va parler de ses hobbys ». Soit. Mais cela ne fait que confirmer que Zaharie était un homme… normal.

Au moment où je commençais à trouver le portrait un peu trop parfait, je suis tombée sur des témoignages plus équivoques. Un ancien technicien de compagnie de téléphone passé depuis à la location de voitures, à qui Zaharie « ne parlait pas beaucoup », a mentionné l'une de ses amies, une certaine « Fatimah N. » (j'ai modifié son nom), enseignante en maternelle, qui militait dans l'opposition à titre bénévole. Il a déclaré à la police que Zaharie avait eu récemment une liaison avec elle. Il tenait cette confidence de la bouche de Fatimah. Elle voulait même divorcer. Quelques jours avant la nuit tragique, elle avait appelé cet ami au téléphone, en larmes, pour lui dire qu'elle s'était disputée avec Zaharie et qu'elle avait même prié pour que l'avion s'écrase.

La police, qui avait déjà interrogé Fatimah, l'a à nouveau entendue après les déclarations de cet ami. Mais elle n'indique pas dans sa déposition avoir eu une relation amoureuse avec le commandant. Elle précise seulement que Zaharie était un homme « bon, responsable et cultivé », et qu'elle ne sait rien de sa famille.

Une autre femme, qui avait rencontré Zaharie en 2000, a confié qu'elle était sortie « dîner » avec lui pendant près d'un an en 2010 et qu'elle avait mis fin à leur relation après avoir appris que sa femme avait découvert leur liaison. Elle lui gardait un fond de tendresse et avait été très secouée en apprenant la perte de l'avion ; elle lui avait d'ailleurs envoyé neuf mails entre le 9 mars et le 2 juin dans l'espoir qu'il lui répondrait et prouverait ainsi qu'il était encore en vie.

Sakinab m'avait bien dit que Zaharie n'était pas un saint. Il semble en fait qu'il était même assez don juan ; mais si je m'en tiens à l'avis recueilli auprès de plusieurs hommes de son âge, les frasques du commandant de bord indiquaient d'abord et avant tout que l'homme était un bon vivant.

Pour ce qui est de sa santé, le rapport de police décrit un homme robuste et en bonne forme. D'après son pharmacien, Zaharie venait environ tous les trois mois faire provision d'articles tels que « brosse à dents, Panadol (paracétamol), vitamine C, médicament contre la grippe (Telfast) et un autre contre les troubles gastriques (Maalox Plus) ». Il est signalé ailleurs qu'il faisait aussi des inhalations et consommait parfois du Celebrex, un anti-inflammatoire non stéroïdien classique. Zaharie était légèrement asthmatique depuis sa jeunesse et avait eu, en janvier 2007, un accident de parapente sévère qui avait nécessité une opération de la colonne vertébrale. Un an plus tard, il se plaignait encore de douleurs au genou et au cou, et avait commencé à prendre des antalgiques, par périodes. Il avait gardé de cet accident de parapente une légère claudication et une démarche un peu balancée. Il fumait occasionnellement, principalement du tabac à rouler Domingo. Il lui arrivait de boire. C'était aussi le cas du copilote, d'après le rapport nettement moins volumineux consacré à Fariq. Lors de mon séjour en Malaisie au début des années 2000, j'avais constaté qu'il arrivait à certains Malais de boire de l'alcool[172]. S'il était très mal vu de boire en public, c'était admis dans la sphère privée chez les musulmans les plus tolérants.

Dans les nombreux témoignages, souvent concordants, les mots qui reviennent le plus souvent pour décrire Zaharie sont « jovial », « amical », « drôle », « rieur » et « généreux ». Sur le plan professionnel, on le dit « mesuré dans ses paroles », « patient », « calme », « humble », « poli », « compétent », « discipliné », « d'humeur égale » et « imperméable au stress ». Un confrère pilote de Boeing 777, qui a souvent volé avec lui, affirme ne l'avoir jamais vu perdre son sang-froid.

Les heures qui ont précédé le vol semblent s'être déroulées aussi normalement que possible. En fin de matinée, Faizah est allée rendre visite à une cousine qui habitait aussi à Shah Alam. Quand elle est rentrée chez elle ce vendredi soir, vers 18 h 30, Zaharie dormait. Le taxi qui allait l'emmener à l'aéroport devait venir le chercher plus tard[173]. À 21 h 40, Zaharie est sorti de la maison, escorté d'une domestique qui portait sa valise, tandis qu'une autre domestique se tenait à la porte.

Malaysia Airlines organise des ramassages groupés en taxi pour son personnel. Zaharie a donc fait le trajet avec l'une de ses collègues, une hôtesse cheffe de cabine. Elle lui a demandé quelle était sa destination cette nuit-là et pourquoi il se tenait raide sur son siège. Il a expliqué qu'il avait la jambe engourdie à cause de son mal de dos. Mais elle a assuré à la police qu'il était néanmoins « normal, gai et souriant ». D'après le chauffeur de taxi, Zaharie n'a ni passé ni reçu aucun coup de téléphone pendant la course et n'a pas non plus fumé. En revanche, dès que le taxi l'a déposé à l'aéroport, il a appelé Faizah « simplement pour lui dire qu'il était bien arrivé ». Il était 22 h 31. Elle lui a dit : « bon voyage et prends soin de toi », comme d'habitude. Faizah était en route pour la plus petite de leurs deux maisons, où l'attendait leur fils cadet. En gros, un départ habituel et ordinaire.

Avant d'embarquer à bord du MH370, Zaharie a rencontré quelqu'un par hasard. Vers 23 heures, il est tombé sur une vieille connaissance – un employé de MAS maintenant à la retraite – dans le hall des départs. Après les politesses d'usage, ils se sont demandé l'un à l'autre où ils allaient cette nuit-là. Pour cet homme aussi, Zaharie était dans son état le plus normal. Zaharie a consulté sa boîte Hotmail sur son téléphone à 23 h 13, puis il est monté dans l'avion.

Après tout ce qui avait été dit et écrit pour ternir la réputation du commandant de bord, j'ai été très surprise de découvrir un homme parfaitement bien dans son métier, bien dans sa peau et bien dans la vie en général. Plus j'en apprenais sur lui, moins je voyais de raisons, quels que soient ses petits défauts, d'imaginer qu'il puisse en parallèle préparer le plan macabre dont il était accusé.

Le « scoop » dévastateur du *New York Magazine*

Mais il y eut ensuite l'histoire du simulateur. En juillet 2016, le *New York Magazine* publie un article accablant sous le titre sensationnel : « Exclusivité : Le pilote du MH370 avait suivi une trajectoire suicide sur son simulateur de vol, correspondant de près à l'itinéraire du dernier vol ». L'article affirme : « Cette révélation, que la Malaisie tient d'un volumineux rapport de police lié à l'enquête, apporte la preuve la plus criante à ce jour que Zaharie s'est crashé avec l'avion dans l'intention

préméditée de commettre un suicide avec meurtre collectif. » Le magazine n'apporte aucune précision sur le « volumineux rapport de police » censé contenir les deux pages sur lesquelles s'appuyait le « scoop », pas de noms, pas de dates, pas de contexte. Il prétend avoir obtenu les documents auprès de l'enquête malaisienne. L'article accuse explicitement le commandant de bord d'avoir préparé sur son simulateur un itinéraire s'achevant dans le sud de l'océan Indien et incroyablement similaire à celui reconstitué grâce à l'interprétation officiellement admise des pings d'Inmarsat.

Des dizaines d'organes de presse réputés reprennent l'article sans vérifier la source des documents ni leur valeur de « preuve irréfutable ». L'article apporte une explication facile à une histoire compliquée. Que demander de plus ? En outre, l'article offre deux conclusions pour le prix d'une. Premièrement, le fait que le commandant ait planifié un trajet sans retour s'achevant dans le sud de l'océan Indien l'incrimine sans l'ombre d'un doute, c'est donc bien lui le coupable. Deuxièmement, sa route vers l'océan Indien confirme implicitement que le sud de l'océan Indien était bien la destination finale du MH370.

Cette prétendue « preuve criante » achève de détruire la réputation de Zaharie, déjà entachée par les dénigrements incessants des médias.

J'ai été d'autant plus affligée en découvrant cet article que c'est moi qui suis, bien involontairement, à l'origine de ce faux scoop au retentissement international. Je m'explique. Quand j'ai eu accès pour la première fois au rapport de police confidentiel, je suis tombée en effet sur quelques documents assez troublants concernant le simulateur de vol du commandant. Le dossier 1 (intitulé « Le pilote ») décrivait le simulateur en détail : ses caractéristiques, son utilisation, les crashs, les disques durs récupérés, etc. À la fin du dossier, il y avait un obscur croquis montrant sept coordonnées provenant, semble-t-il, de fichiers effacés du simulateur du commandant. Mais le récapitulatif de l'inspection du simulateur de vol de Zaharie par la Royal Malaysia Police dit clairement : « D'après les résultats de l'expertise à la date du rapport, il apparaît qu'aucune activité […] n'indique de manière concluante un quelconque acte prémédité en rapport avec l'affaire MH370[174]. »

La trajectoire vers l'océan Indien fabriquée de toutes pièces

Le nouvel élément incriminant sur lequel se fondait le scoop du *New York Magazine*, à savoir le croquis montrant un trajet suspect s'achevant dans l'océan Indien, avait été inséré, on se demande pourquoi, à la fin du dossier 4, dont il constituait les deux dernières pages, sous le titre « SKMM Analysis[175] ». Ce dossier analysait dans le détail les communications et appels téléphoniques du pilote, du copilote et, dans une moindre mesure, de l'équipage. Il ne contenait pas d'information particulière sur le simulateur, qui avait déjà été largement analysé dans le dossier 1, intitulé « Le pilote ». Aussi ai-je été assez surprise de lire, dans le récapitulatif du dossier 4 : « En étudiant les données du simulateur de vol, qui ont été récupérées et examinées par le service informatique de la MCMC, nous avons trouvé un itinéraire de vol qui conduit au sud de l'océan Indien. Il faut noter cependant qu'il ne s'agit que de l'un des nombreux itinéraires récupérés dans le simulateur de vol. » Un commentaire qui, à lui seul, a de quoi laisser perplexe.

Je suis alors tombée sur le croquis montrant les coordonnées reliées entre elles sur fond d'image Google Earth, reproduisant ainsi une trajectoire de vol vers l'océan Indien très semblable à celle correspondant à la version officielle d'Inmarsat.

Le problème, c'est que ces « points » n'étaient pas censés être reliés entre eux. Ils provenaient de fichiers différents. Leurs paramètres (altitude, carburant, destination, etc.) ne coïncidaient pas et rien n'indiquait qu'ils concernaient le même vol. Les relier entre eux revenait à reconstruire une phrase compréhensible à partir de mots puisés dans des centaines de documents jetés en vrac à la poubelle… Une manière pour le moins alambiquée de reconstituer une trajectoire suspecte.

J'ai demandé à un avocat expert malaisien son avis sur ces documents secrets et confidentiels. Au bout de quelques jours, sa réponse m'est parvenue, catégorique. Pour lui, la trajectoire vers l'océan Indien avait été créée de toutes pièces. Il y voyait une preuve fabriquée dans l'intention de faire peser de nouveaux soupçons sur le commandant. Ce qui, malheureusement, est arrivé quelques semaines plus tard. L'avocat

a souligné un certain nombre d'incohérences flagrantes. Ainsi, à la page 3 du récapitulatif du dossier 1, on lit ceci : « L'analyse se concentre sur la reconstitution du simulateur de vol et l'examen, sur les 6 disques durs, des coordonnées de vol, du planificateur de vol et de l'historique de navigation Internet afin d'y chercher des indices qui aideraient à retrouver le vol MH370. Il résulte de cette investigation qu'il n'existe aucune information concluante pouvant expliquer la disparition du vol MH370. »

Par ailleurs, si le pilote avait préparé cet itinéraire fatal, pourquoi cette information n'a-t-elle pas été communiquée à l'équipe de recherches australienne ? La dernière position (29,2'S, 98,8'E) se trouve à 1 300 kilomètres de la zone de recherches sous-marines (37,5'S, 88,9'E). Là encore, si ces documents sont fiables, pourquoi le rapport officiel publié en mars 2015 n'en fait-il pas mention ?

Or, avant de comprendre que ces documents maladroits et incohérents ne prouvaient rien d'autre que l'existence de possibles manipulations au sein de l'enquête, je les avais transmis à Victor Iannello, l'un des membres de l'Independent Group. Il m'a fortement incitée à les envoyer aussi au blogueur américain Jeff Wise et à Sabine Lechterfeld, une psychologue criminologue allemande en qui il avait confiance, pour former avec eux un groupe de travail afin d'en discuter en toute confidentialité. J'ai cédé. Malheureusement, à peine Jeff Wise a-t-il vu les deux pages, d'ailleurs totalement sorties de leur contexte, qu'il n'a pas résisté à la tentation du scoop servi sur un plateau. Bafouant l'engagement qu'il avait pris, selon lequel ceci resterait entre nous, il a préféré signé l'« Exclusif » du *New York Magazine*.

En fait, le FBI avait déclaré à l'origine que le simulateur ne contenait « aucun élément incriminant ». Plusieurs personnes citées dans les médias locaux avaient dit que le simulateur ne marchait pas au moment où il avait été saisi chez Zaharie. Dans l'un des premiers documentaires sur le pilote, l'épouse de Zaharie avait aussi indiqué que son mari se servait beaucoup moins de son simulateur depuis juin ou juillet 2013 « parce qu'il n'arrivait pas à réparer la panne de système depuis qu'il avait transporté son simulateur au premier étage [sic] ». Le rapport de police précise en effet que les dernières navigations Internet de Zaharie

consistaient pour la plupart à rechercher les causes de la panne système de son simulateur pour tenter de le réparer. Des personnes habituées à utiliser le même logiciel de simulation de vol ont également émis des doutes quant à l'éventualité d'un « vol vers nulle part », car pour planifier un vol sur lequel on veut s'exercer, la première chose à faire est de définir une destination, en général en entrant le code d'un aéroport. Le milieu de l'océan ne fait pas partie des choix possibles. En plus, si le pilote avait vraiment à l'esprit un vol funeste vers le milieu de l'océan Indien, quel intérêt à s'entraîner sur un simulateur ? La session ne lui aurait rien appris. Bref, toute cette histoire de simulateur était mal ficelée et ne tenait pas debout. Mais la vraie question demeurait : pourquoi et comment cet itinéraire farfelu incriminant Zaharie a-t-il trouvé sa place dans le dossier de police du MH370 ?

Aussi mensonger soit-il, l'article du *New York Magazine* a été un nouveau coup dur pour la famille du pilote, qui a quasiment renoncé à se battre pour le réhabiliter. Peu après que Jeff Wise s'est servi des deux feuilles volantes pour publier son article accusateur dans le *New York Magazine*, en Australie, l'émission « 60 minutes » s'est empressée de concocter un documentaire « exclusif » à partir de cette malencontreuse « preuve », appuyée cette fois par les déclarations d'un autre soi-disant expert, Larry Vance[176]. Vance a déclaré :

« Cette analyse confidentielle du simulateur de vol personnel du commandant fait apparaître une preuve que le commandant a tenté de dissimuler en effaçant son disque dur. Un mois avant le vol fatal, Zaharie a suivi sur son simulateur un itinéraire presque identique conduisant loin au sud de l'océan Indien, lors d'une session prévoyant clairement la panne de carburant au milieu de l'océan. »

Cette fausse information venant s'ajouter aux centaines d'articles et à au moins deux livres affirmant – ou laissant entendre – que le pilote avait tout prévu et était le seul responsable de la perte de l'avion et de toutes les personnes à bord, les excuses tardives de Jeff Wise regrettant ses accusations erronées à l'encontre de Zaharie n'ont pas suffi à corriger l'impression négative générée à l'égard du pilote. Ironie de l'histoire, malgré les déclarations officielles de l'auteur démentant la validité de sa « preuve irréfutable », l'article a continué d'être cité,

encore et encore. À ce jour, le *New York Magazine* ne l'a toujours pas retiré de son site Internet et n'a pas non plus présenté d'excuses à ses lecteurs pour avoir publié cette énorme *fake news*.

Malgré les critiques et les fausses accusations à son encontre, je suis désormais foncièrement convaincue que Zaharie n'a jamais eu la moindre intention macabre. Je me souviens au contraire de ce que m'a dit de lui son ami Peter Chong : « S'il devait m'arriver quelque chose en avion, c'est Captain Zaharie que je voudrais savoir aux commandes. Si quelqu'un pouvait sauver un avion dans les circonstances les plus difficiles, c'était bien lui. Il passait son temps à les anticiper ! »

Ayant pris la mesure des compétences et de la passion pour son métier du commandant Zaharie Ahmad Shah, il ne me restait plus qu'à trouver quelle situation aurait pu être à ce point inattendue et extraordinaire que même lui eût été dépassé… Il s'était forcément produit quelque chose d'extrêmement grave et inhabituel au moment où l'avion avait disparu des écrans radar, et ce malgré la présence à bord d'un pilote au meilleur de sa forme professionnelle, par ailleurs heureux de vivre et sain d'esprit.

En repensant à l'ignoble campagne de calomnie dont il a été victime, je réalise qu'il n'aurait jamais dû être nécessaire de défendre l'honneur et la santé mentale du commandant. Pourquoi ? Les faits dont on l'accuse ont toujours été tout simplement irréalisables, qu'il ait été le meilleur ou le pire des hommes.

---

159. Le 18 août 2016, *The Australian* publiait un article de Byron Bailey, ancien pilote d'Emirates, disant qu'il savait « d'une source gouvernementale que le FBI avait récupéré, dans l'ordinateur personnel de Zaharie, des informations ayant été effacées et sur lesquelles figuraient les points de passage (*waypoints*) de plans de vol […] ma source […] m'a donné l'impression que le FBI estimait Zaharie responsable du crash ». Il reprenait aussi l'idée fausse du vol simulé en direction de l'océan Indien et attribuait à tort l'information au *New Yorker* au lieu du *New York Magazine*, beaucoup moins fiable.

160. Lors de l'émission « 60 minutes » de la chaîne Channel Nine de la télévision australienne, Danica Weeks, dont le mari Paul Weeks était à bord du MH370, a déclaré que l'épouse du Premier ministre lui avait dit que les pilotes étaient responsables.

161. Dans l'aviation commerciale, lorsque l'équipage de vol est composé de deux pilotes, l'un est appelé « pilote aux commandes » (PF, *pilot flying*) et l'autre est appelé « pilote surveillant » ou « pilote non aux commandes » (PM, *pilot monitoring*, ou PNF, *pilot not flying*). C'est au commandant de bord, appelé officiellement « pilote commandant de bord » (PIC, *pilot in command*), de décider qui fait quoi.

162. Au point Igari, où l'avion a officiellement disparu des écrans à 17 h 22 UTC, le 7 mars 2014, le coucher de la lune avait eu lieu à 16 h 37 UTC.

163. Penang est une île située sur la côte nord-ouest de la Malaisie.

164. *Bin* pour un homme et *binti* pour une femme signifient « fils de » ou « fille de », suivi du nom du père.

165. Le *teh tarik* est une spécialité malaisienne au thé noir et au lait concentré.

166. La fête de Hari Raya marque la fin du ramadan.

167. Dans les documents auxquels j'ai eu accès, plus de soixante personnes ont déposé un témoignage sur Zaharie Ahmad Shah.

168. Les interrogatoires ont eu lieu le 15 mars 2014 à 22 heures (le soir où le Premier ministre a parlé d'un « acte délibéré »), puis dans l'après-midi du 10 avril 2014 et du 16 mai 2014.

169. Comparables au sir du Royaume-Uni, *datuk* et *dato* sont en Malaisie des titres honorifiques accordés à certaines personnes, hommes ou femmes, par l'un des neuf sultans du pays. L'épouse d'un *dato* est une *datin*.

170. Aidilfitri (Eid al-Fitr) est une fête religieuse musulmane marquant la fin du ramadan.

171. Ce taux est encore plus élevé qu'aux États-Unis (68 %), malgré des infrastructures de communication moins développées. Curieusement, la majorité des utilisateurs sont des hommes (56 %).

172. 70 % des citoyens de Malaisie sont des Malais (parfois appelés « Bumiputra », « fils de la terre »), qui sont musulmans. Le reste de la population malaisienne est composé de Chinois (23 %) et d'Indiens (7 %). La religion officielle est l'islam.

173. MAS fait appel à une compagnie de taxis spécifique pour amener les équipages à KLIA et les ramener chez eux, parfois à plusieurs, selon leur lieu d'habitation.

174. D'après le rapport de la police secrète, le système a planté à deux reprises, une fois en décembre 2013 et trois fois à la suite le 23 janvier 2014. Selon l'enquête de la police malaisienne, le pilote a cherché à régler le problème en décembre mais pas après les trois pannes successives de janvier. « Les données enregistrées indiquent que le Flight Simulator X a fonctionné quatre (4) fois le 1er février 2014 entre 2 h 45 et 3 h 02. »

175. SKMM sont les initiales en langue malaise de la Malaysia Communications and Multimedia Commission (aussi désignée par le sigle MCMC).

176. Larry Vance est un expert enquêteur en accidents d'avion dont le livre *MH370: Mystery Solved*, publié en 2018, accuse explicitement le commandant de bord Zaharie d'être responsable de la disparition de l'avion.

12

L'INTERNATIONALE DES MHISTES RÉSISTE À LA VERSION OFFICIELLE

Malgré l'intense campagne de dénigrement menée contre le commandant Zaharie et le flot constant d'annonces optimistes assurant que l'épave allait bientôt être retrouvée au fond de l'océan Indien, quelques MHistes aussi lucides que motivés, dispersés aux quatre coins de la planète, s'attelèrent très tôt à dénoncer la trajectoire, fausse selon eux, de l'avion vers l'océan Indien. Certains ont travaillé seuls, d'autres se sont regroupés autour d'une conviction ou d'une tâche commune. Parmi les millions de personnes qui se sont portées volontaires pour scruter d'innombrables images satellite sur le site de recherche en ligne Tomnod[177], un petit nombre de *nodders*, comme ils s'auto-baptisèrent, ont acquis la certitude d'avoir vu l'avion en morceaux en mer de Chine du Sud sur des images satellite.

« Beaucoup de gens trouvaient des débris qui semblaient être des morceaux de l'avion, et peut-être même des restes humains », se souvient Jonny Spendler, un consultant informatique allemand de cinquante ans devenu provisoirement *nodder* à plein temps, et l'un des plus impliqués dans cette chasse aux débris par images satellite interposées. Une option permettait alors aux internautes de convertir les coordonnées internes de Tomnod en coordonnées Google Maps, mais ils furent plusieurs à avoir l'impression que Tomnod intervenait sur la position exacte des images qu'ils examinaient. De ce fait, les *nodders* scrutaient des centaines de milliers de petites portions carrées d'images sans savoir vraiment quelle partie de quel océan ils étaient en train d'inspecter. Mais Jonny Spendler, qui avait appris à reconnaître les silhouettes de navires de guerre au cours de ses quinze années dans la

marine allemande, est tombé sur des images de débris d'avion flottant au large des côtes vietnamiennes si convaincantes qu'il n'a pas résisté à l'envie d'aller vérifier par lui-même. Puisant dans ses économies, il a monté une expédition de plongée clandestine pour aller chercher les restes du MH370 en mer de Chine. Toutefois, s'il savait très bien ce qu'il avait vu, il ne savait pas précisément où aller le chercher. « J'avais situé le lieu à soixante kilomètres environ au sud de Vung Tau, m'a-t-il raconté. J'ai envoyé un tweet à Tomnod pour me faire confirmer la position de certaines images. Ils ne m'ont jamais répondu. » Sa détermination est d'autant plus remarquable que tout cela se passait en juin 2014, alors que les recherches australiennes battaient leur plein à des milliers de kilomètres de là, dans l'hémisphère Sud. Mais Spendler m'affirme n'avoir jamais cru un seul instant à l'invraisemblable demi-tour de l'avion ni à toute l'histoire rocambolesque qui allait avec.

Sachant que le plancher de la mer de Chine est peu profond au bord des côtes, il était assez optimiste quant à ses chances de réussite. Son opération secrète, sous couvert de tourisme de plongée à partir de l'île Con Dao, une île spécialisée dans la plongée au sud du Vietnam, était fin prête. Mais quelques jours avant son vol, le 2 mai précisément, Tomnod annonce soudain un remaniement général de la numérotation des images et de leurs coordonnées. Dès lors, les références des cartes changent complètement. On passe d'une identification numérique à une identification alphanumérique qui modifie l'emplacement des images. Ceux qui avaient la curiosité de vérifier où se trouvait ce qu'ils observaient pouvaient entrer les coordonnées de leur carte en utilisant des liens de localisation. Cependant, de nombreux *nodders* remarquèrent des anomalies dans le système. Avec le nouveau dispositif de localisation, des débris qu'ils avaient repérés à un endroit se retrouvaient à des centaines de kilomètres de là. Certains se sont même aperçus que des débris qu'ils avaient déjà situés en mer de Chine se retrouvaient maintenant localisés dans l'océan Indien.

Cela signifiait que les objets que recherchait Spendler pouvaient être en fait bien loin de l'endroit qu'il avait soigneusement identifié selon l'ancienne formule… Il était de toute façon trop tard pour renoncer et il maintint son plan original. En arrivant sur place, il découvrit des fonds marins immaculés, avec des centaines de bateaux de pêche en surface.

« J'ai vu également deux bateaux de pêche qui semblaient traîner une drague entre eux, pour récupérer les éventuels débris qui pourraient se trouver au fond, se souvient-il. Notre capitaine nous a dit que leur comportement n'était pas normal pour des bateaux de pêche. D'autant qu'ils nous ont repérés et nous ont suivis pendant deux jours. » En repensant à son entreprise audacieuse quatre ans plus tard, il me dit que s'il en avait les moyens, il aimerait la renouveler.

Manifestement, Tomnod se servait de ces millions d'observateurs bénévoles, en évitant de leur communiquer précisément l'emplacement des images qu'ils regardaient. Une internaute m'a confié qu'en convertissant les coordonnées d'une image de pleine mer, elle était tombée une fois au milieu d'une jungle montagneuse. À partir de ce moment-là, elle s'est dit que la vaste communauté des *nodders* avait sans doute été utilisée voire exploitée.

Une image satellite d'un avion cassé en deux dans le golfe de Thaïlande

Un autre homme qui eut la mauvaise idée de repérer sur une image satellite ce qui ressemblait fort à un avion, presque entier, dans le golfe de Thaïlande, a vite regretté d'avoir partagé sa trouvaille en ligne. Michael Hoebel est un ancien pilote amateur, résidant à Tonawonda, une petite ville de l'État de New York, tout près de la frontière avec le Canada. Fin avril 2014, après avoir visionné des milliers d'images sur Tomnod, en bon *nodder* qu'il était, il en repère une qui lui semble trop belle pour être vraie. La forme et la taille de l'objet, situé à l'est de la ville thaïlandaise de Songkhla, à une latitude proche des points Igari et Bitod, correspondent presque parfaitement à celles d'un Boeing 777 ! L'avion semble cassé en deux au milieu du fuselage, mais entier. Il avertit aussitôt WIVB, sa chaîne de télévision locale ; un journaliste, Ed Drantch, le rencontre et diffuse un reportage sur cette découverte le 24 avril 2014[178]. Hoebel envoie également ses images au NTSB, l'agence américaine de sécurité des transports, et au FBI, mais ne reçoit jamais de réponse. Et soudain, de manière totalement fortuite, le site d'information en ligne IBT (International Business Times) l'accuse d'être un « imposteur » et se met à le décrédibiliser avec virulence. Les

réseaux sociaux prennent la relève et accablent le malheureux d'insultes et de calomnies… Résultat : sa découverte, pour le moins intrigante, a quasiment été passée sous silence.

Il faut se rappeler qu'à la mi-avril 2014, la chasse aux pings était à son comble en Australie. Les médias pouvaient difficilement tenir leur public en haleine avec des histoires de pings de boîtes noires émanant des grandes profondeurs de l'océan Indien et annoncer dans la foulée que l'épave avait peut-être été repérée dans les hauts-fonds du golfe de Thaïlande.

Outre sa chaîne de télévision locale, quelques tabloïds anglais ont tout de même mentionné la découverte du pilote américain, mais en y mêlant toutes sortes d'autres « découvertes » de l'avion, ailleurs et au même moment. Michael Hoebel a toutefois poursuivi IBT en diffamation et a gagné. Dans le témoignage qu'il a écrit sur le site du cabinet d'avocats très en vue auquel il a fait appel, Clare Locke LLP, à Alexandria, Virginie, il remercie ses avocats d'avoir « obtenu le retrait d'un article diffamatoire de l'International Business Times portant atteinte à la rigueur de [s]on analyse des images satellite pour la recherche du vol MH370 de Malaysia Airlines disparu. Maintenant que ces articles mensongers ont été retirés d'Internet, la crédibilité de [s]a contribution à cet important projet demeure intacte ».

Mais même s'il a gagné son procès en diffamation, il reste que sa découverte a disparu de la scène internationale et n'a jamais été prise au sérieux. J'ai eu une brève conversation avec Ed Drantch, le journaliste qui l'avait interviewé en avril 2014. Tout ce que Drantch avait retenu, c'est que Hoebel était un homme aimable. Ce confrère s'est toutefois révélé totalement incapable de m'aider à le joindre. Moi qui pensais que les télévisions locales étaient justement de précieuses sources de contacts… J'ai quand même réussi à communiquer avec Hoebel, mais nous ne nous sommes jamais rencontrés. En post-scriptum d'un e-mail qu'il m'a envoyé, il disait gentiment : « Je suis là si je peux vous être utile et je vous communiquerai volontiers les images satellite si elles peuvent vous aider dans votre enquête. »

Je ne suis finalement pas allée jusqu'au bout de cette piste : cela aurait consisté à récupérer son image et à la faire expertiser indépendamment. Mais je n'ai aucune raison de croire que cet homme soit un imposteur

ou un détraqué qui aurait falsifié une image pour attirer l'attention. Il m'a plutôt donné l'impression d'un homme honnête qui a de toute évidence repéré l'épave d'un objet de grande taille, ressemblant à un avion et à proximité du dernier point de contact… Il se peut aussi qu'à cause de l'embrouillamini des coordonnées de Tomnod, l'emplacement de cette épave ait été tout autre. Si l'image montrait effectivement le MH370, elle aurait prouvé sans doute possible que l'avion n'avait ni survolé la Malaisie, ni fait demi-tour, ni fini sa course au sud de l'océan Indien – en d'autres termes que le récit officiel était entièrement fabriqué. Il se peut aussi que l'image montre un tout autre avion, dont la présence dans ces eaux resterait à expliquer, voire tout autre chose, qui aurait juste la taille et la forme d'un avion…

Une pièce triangulaire portant une sorte de logo

Après la publication en français, en mars 2016, de mon livre retraçant en détail mes premières investigations, j'ai été contactée par Carlotta Tatti, qui s'est présentée comme une programmatrice autodidacte résidant à Rome à l'époque. Elle est ensuite partie travailler sur un programme de cryptomonnaie à Lisbonne. J'ai vite compris que c'était surtout un petit génie de l'informatique. Obsédée par l'histoire du MH370, elle passait des nuits blanches à faire des recherches incroyablement poussées sur Internet. Elle avait amassé un trésor de documents auquel elle m'a donné accès. Elle m'a expliqué qu'elle avait passé en revue les recherches de Tomnod et leurs résultats : « J'ai remarqué que les rapports venant de Chine étaient plus nombreux et de meilleure qualité que tous les autres. Ils faisaient état d'objets ressemblant davantage à des pièces réfléchissantes – métalliques – flottant à la surface qu'à des vagues ou à des bateaux. » Cela l'a interpellée, mais au lieu de se rendre en Asie du Sud-Est comme Jonny Spendler, elle a essayé d'obtenir des images de plus haute résolution, qu'il est normalement possible de se procurer auprès de DigitalGlobe. Quelle n'a pas été sa surprise de découvrir que le catalogue de ventes de DigitalGlobe ne contenait aucune image de la mer de Chine du Sud prise entre le 8 et le 15 mars 2014. L'absence totale d'images à vendre pour une zone donnée à un moment donné était totalement anormale.

À se demander, une fois encore, s'il y avait quelque chose qu'il ne fallait pas voir, dans cette région-là, à ce moment-là.

Elle a pu néanmoins acheter une photo prise le 16 mars par le satellite WorldView-1 de DigitalGlobe, couvrant une zone de soixante kilomètres carrés au nord-ouest des îles Spratleys. Tatti raconte :

> *Quand j'ai ouvert ce très gros dossier pour la première fois, j'ai tout de suite compris que j'avais sous les yeux quelque chose de très inhabituel. Sur l'image, on voyait des milliers de pièces réfléchissantes flottant à la surface de l'eau, dont certaines mesuraient jusqu'à trente mètres et étaient manifestement de fabrication humaine. La plus marquante était une pièce triangulaire qui ressemblait à une queue d'avion portant une sorte de logo. Pour exclure tout doute possible, j'ai vérifié la météo de ce jour-là à cet endroit. La mer était plutôt calme, le vent ne pouvait donc pas avoir soulevé des vagues qui auraient pu être confondues avec ces très grands objets flottants. Ce n'étaient donc pas des vagues ni des formes naturelles, mais bien des objets fabriqués par l'homme.*

Très impressionnée par ce qu'elle voyait, Tatti a décidé d'acheter une autre image, prise cette fois par GeoEye-1, un satellite de DigitalGlobe qui prend des photos couleur à plus haute résolution encore que celle de WorldView-1 qu'elle possédait déjà. À sa grande déception, le vendeur de DigitalGlobe lui a dit, sans fournir plus d'explications, que l'image n'était « pas disponible à l'achat », malgré sa présence dans le catalogue. Cela l'a perturbée. Pourquoi était-il impossible de se procurer une image satellite de cette zone prise les jours suivant la disparition de l'avion ?

Cyndi Hendry, la star des *nodders*

Il y avait, parmi les *nodders*, une internaute qui sortait du lot, une sorte de gourou des chercheurs. Ancienne employée de banque et photographe amateur, Cyndi Hendry était une « Floridienne de la cinquième génération » qui, comme beaucoup d'autres bénévoles, n'avait aucune formation en interprétation des images satellite, à ses

débuts, quand elle a commencé à explorer la banque d'images de Tomnod. Au sein de la communauté des internautes qui contestaient à l'époque la version du crash dans le sud de l'océan Indien, Cyndi Hendry a rapidement acquis une réputation de maître en analyse d'images satellite.

« Je suis autodidacte dans ce domaine, m'a-t-elle dit quand je l'ai eue au téléphone, mais en tant que photographe, j'ai l'œil. » Elle a examiné des milliers d'images satellite et en a repéré des centaines sur lesquelles apparaissait ce qui était de toute évidence des débris d'avion et, selon elle, pas seulement de B777. Elle jugeait les images assez parlantes pour ne pas avoir besoin d'autres preuves. Mais tout le monde n'avait pas son talent. Je dois avouer que j'ai toujours eu du mal à reconnaître les formes ou les objets qu'elle me désignait sur les images satellite qu'elle m'envoyait par mail, pendant que nous parlions, pour me montrer ce qu'elle avait constaté. Pour rendre ses découvertes plus lisibles aux yeux de l'observateur lambda, elle avait fait des découpages et des agrandissements des pièces du MH370, en particulier de la carlingue, du logo et des inscriptions peintes. Sur l'une des images, on voit « très clairement », dit-elle, le *s* de Malaysia Airlines. Sur une autre, elle était presque à cent pour cent certaine de voir le nez de l'avion, avec ses traits de couleur caractéristiques sous le pare-brise. Et elle avait collectionné et catalogué des centaines d'images de ce genre.

Pourtant, chaque fois qu'elle signalait ces images à Tomnod, Tomnod les ignorait. Son talent pour repérer des débris et les identifier, en en évaluant avec précision la forme et la taille, grâce à des outils qu'elle avait elle-même mis au point, n'a pas échappé aux autres *nodders*. Déçus de voir son formidable travail si mal exploité, ni même reconnu, certains finirent par se demander à quoi servaient leurs observations et leurs compétences. « J'avais l'impression qu'ils [Tomnod] voulaient qu'on leur signale les débris, sans jamais admettre que nous avions trouvé l'avion ou quelque chose dénotant une situation grave ici ou là », m'a confié Hendry. Elle a confirmé l'absence de transparence de Tomnod sur l'emplacement géographique des images : « On se rendait compte parfois qu'ils effaçaient ouvertement les coordonnées des images qu'ils nous demandaient d'examiner. Cela se voit sur l'ordinateur. » D'après elle, certaines images que Tomnod situait officiellement dans l'océan

Indien se trouvaient en réalité en mer de Chine. Comment avait-elle pu en arriver à cette conclusion ? En comparant la couverture nuageuse et la forme des nuages sur d'autres images qu'elle trouvait dans d'autres bases de données satellite. Rien ne l'arrêtait pour localiser un débris précisément.

Après avoir consacré deux ans de sa vie à ces recherches, et avant d'y mettre un terme, elle publia l'ensemble de ses travaux sur une page Facebook dédiée, pour qu'ils soient accessibles et exploitables par tous dans l'esprit du *crowdsourcing* (production participative). Un jour, en consultant sa page, elle a constaté que le dossier contenant les images les plus intéressantes avait été effacé et qualifié de « spam » par Facebook. « Il s'agissait surtout d'images concernant des avions militaires », a-t-elle précisé. Elle pensait en effet avoir notamment repéré la queue d'un DC-10 dans la mer, au sud du Vietnam. D'après son analyse des images, « plusieurs avions étaient concernés ». Comme l'indiquent les captures d'écran et les e-mails qu'elle m'a montrés, Facebook ne l'a pas avertie quand son dossier a été « spammé » et n'a jamais répondu à ses demandes d'explication.

Mais son travail n'a pas seulement attiré l'attention de Facebook. Un jour, en regardant par la fenêtre, elle a vu « des hommes, qui n'étaient manifestement pas des éboueurs », fouiller ses poubelles. « J'ai tout de suite appelé ma fille, qui m'a incitée à être prudente […] Je crois franchement que nous [les États-Unis] sommes impliqués, que nous ayons abattu l'avion, par accident ou autrement. Je ne sais pas. Mais si c'est cela, nous devons assumer vis-à-vis des familles et laisser éclater la vérité. » Comme elle était devenue la personne de référence pour les MHistes adeptes du scénario du crash en mer de Chine, un pêcheur de la région l'a même contactée pour lui annoncer qu'il avait trouvé un débris d'avion. Il a évoqué de graves tensions en mer entre la Chine et le Vietnam, et dit avoir assisté à des événements curieux, mais elle n'avait plus aucune trace de cet échange quand elle m'en a parlé.

Quant à Carlotta Tatti, elle m'a signalé les étranges modifications et les erreurs inexplicables qu'elle avait commencé à constater, à peu près deux ans après la disparition de l'avion, dans les archives des principaux sites Internet de suivi de vol – FlightRadar24.com, Flightaware.com et

Planefinder.net – qu'elle consultait et surveillait régulièrement. Le numéro de Boeing attribué au vol MH370 du 7-8 mars était devenu le 9M-MRQ alors que c'était le 9M-MRO. L'un des sites continuait encore à mentionner des vols MH370 en juillet 2014, plusieurs mois après le décollage du dernier vol MH370 (puisque, par respect pour les victimes, la compagnie a renoncé à ce numéro de vol peu de temps après l'accident du 8 mars). Une recherche sur le 9M-MRO affichait « aucun résultat ». D'anciens vols étaient référencés à des dates incorrectes et pour des avions qui n'étaient pas les bons… Cela donnait l'impression que les archives relatives au MH370 avaient été piratées et sérieusement trafiquées. La plupart des documents d'archives étant désormais numérisés et accessibles en ligne, cela donnait froid dans le dos, d'observer ces tentatives flagrantes de brouiller les pistes et d'effacer les traces de tout ce qui concernait le MH370. Comme beaucoup de MHistes, elle aussi avait remarqué que sur les sites de suivi de vol, on voyait des avions traverser le ciel cette nuit-là, volant à la très grande vitesse d'avions de chasse ou de missiles vers la route du MH370.

MH370 : documents classés secret-défense

Carlotta poussa son talent d'enquêtrice sur le site du NTSB, le Bureau américain de la sécurité des transports et, là aussi, elle se heurta à des obstacles inhabituels. Après de nombreuses tentatives, étalées dans le temps, pour vérifier s'il existait ne fût-ce qu'un seul document sur le MH370 dans la base de données du NTSB, Tatti finit par recevoir une réponse inattendue. Le NTSB lui suggéra de contacter General Microfilms, la société responsable de leurs archives, en lui fournissant même une adresse. J'étais en contact régulier avec Carlotta Tatti, à l'époque. Cette petite percée nous stimula… Mais lorsque, tout excitée, elle vérifia l'adresse sur Google Maps, elle tomba sur une maison improbable en pleine campagne, dans le nord de la Virginie… Le NTSB lui ayant également indiqué un numéro de téléphone, Carlotta a appelé. Selon l'homme qui lui a répondu, le dossier concernant le MH370 était « très mince ». Il a parlé néanmoins d'« une note assez inhabituelle » et lui a lu un bref résumé de l'accident. Le crash y était situé à 2 h 40 (une fois de plus), mais cette fois à Pulau Perak ! Pulau Perak est une île

minuscule, plutôt un gros rocher, au large de la côte ouest de la Malaisie, près de la base aérienne de Butterworth, et non loin du lieu où les autorités ont déclaré avoir vu le MH370 pour la dernière fois sur le « radar thaï », comme on l'a appelé, image radar qui a été montrée aux familles à l'hôtel Lido. De toute façon, l'avion y avait été vu à 2 h 22 et non à 2 h 40… Bref, les éléments dans le dossier du NTSB ne correspondaient avec rien de ce que l'on savait ou croyait savoir jusque-là. L'interlocuteur de Carlotta lui a aussi précisé qu'il n'y aurait pas d'autres informations concernant cette affaire. D'après lui, le dossier était clos. Cela semblait bien léger, pour une enquête du NTSB sur le plus grand mystère de l'aviation civile, impliquant, outre trois citoyens américains, l'avion le plus important de la flotte de Boeing. À moins, bien sûr, que le vrai dossier ne se trouve ailleurs.

Avant et après Carlotta Tatti, plusieurs personnes – des citoyens américains et d'autres – ont déposé des demandes auprès de la CIA, du NTSB, du FBI, de la NGA[179] et de la NSA en se prévalant du FOIA (Freedom of Information Act), la loi sur le droit à l'information, pour avoir accès aux informations concernant le MH370. Aucune n'a obtenu satisfaction. La première à entreprendre cette démarche a été la célèbre avocate-dentiste-conspirationniste Orly Taitz, le 24 mars 2014. Elle a demandé à la NSA, au nom du FOIA, s'ils avaient des documents consultables concernant le MH370. La réponse qu'elle a reçue indiquait que la NSA était en possession de documents, mais qu'ils étaient classés secret-défense[180].

Au mois de mai 2014, Timothy Akers, un chasseur de trésor britannique fort d'une expérience en archéologie sous-marine, dénonçait déjà la version du crash dans le sud de l'océan Indien. Contrairement aux *nodders* néophytes, Akers, alors âgé de cinquante ans, avait créé depuis des dizaines d'années son propre logiciel, associant plusieurs couches du spectre lumineux pour examiner des images de la terre et des mers. Sa société, Merlin Burrows, qui à l'origine avait fait appel aux images du satellite d'observation de la Terre en orbite basse Landsat 5, avait déjà quelques belles découvertes à son actif : des drakkars vikings, des jonques chinoises, une célèbre Bugatti… Pourtant, lorsqu'il a affirmé avoir repéré en mer de Chine du Sud de nombreux débris

d'avion, et même des corps, quelques semaines après la perte du MH370, personne ne l'a écouté. Seuls Yahoo News et les tabloïds britanniques habituels l'ont mentionné « en bref ». La couverture médiatique du MH370 était alors concentrée sur le très passionnant feuilleton des pings qui se déroulait au large de l'Australie.

Quelques-unes de ses images ont été estampillées « *fake* » sur Internet. Et comme dans le cas de Hoebel, les déclarations d'Akers sont vite tombées dans l'oubli. Ce n'est que lorsque mon enquête m'a conduite à m'intéresser à nouveau à la mer de Chine que je me suis adressée directement à Akers. Il m'a expliqué avoir compilé les données de dix-neuf satellites tant civils que militaires, pendant tout le déroulement du crash. « Nous avons repéré et enregistré des débris [dans le sud de la mer de Chine] pendant près d'un an après l'accident et tenté à plusieurs reprises de les envoyer chercher près de la côte nord-est du Vietnam, mais ils ont refusé tout net. C'est scandaleux. Les éventuels survivants n'ont pas été secourus », m'a-t-il écrit dans son premier e-mail. Je l'ai ensuite longuement interviewé, lors d'un entretien par Skype que j'ai enregistré. Il m'a alors dit que, parmi les centaines d'images sur lesquelles on voyait, selon lui, des pièces d'avion très reconnaissables, il avait remarqué « deux navires en train de récolter les débris et, un autre jour, nous avons aperçu un bateau transportant des débris ». Lors de cet entretien, il m'a montré sur son écran un fragment marqué de ce qui était selon lui un y présentant la même forme un peu carrée que le logo de Malaysia Airlines peint sur le fuselage de l'avion. Il m'a aussi montré la photo d'un corps tout gonflé et échoué sur une plage qui, pensait-il, venait du MH370. Il a aussi affirmé que certaines photos prises au-dessus de la mer de Chine avaient été relocalisées à tort dans le sud de l'océan Indien : « On nous a raconté des sacrés bobards… »

Je n'ai pas réalisé sur le moment à quel point ses observations, fruit de son analyse sur ses propres images satellite, correspondaient à celles de Cyndi Hendry en Floride, de Jonny Spendler en Allemagne, de Carlotta Tatti en Italie… Les images qu'il décrivait concordaient aussi avec la scène qu'un témoin dont je parle plus tard m'a juré avoir vue à la télévision vietnamienne. Timothy Akers est mort en janvier 2020 d'un cancer du pancréas contre lequel il a lutté pendant un an. Fin 2020, Bruce Blackburn, son associé depuis longtemps, m'a confirmé que sa

société disposait d'un pactole d'indices concernant le MH370. Il a même mentionné un échange de mails entre le Vietnam et la Malaisie à propos de la manière d'éliminer les débris. « Mais nous n'avons pas encore trouvé le bon interlocuteur et, en attendant, nous devons protéger nos données », a-t-il ajouté, me rappelant qu'ils étaient une entreprise commerciale et que la plupart de leurs projets étaient sous-financés.

Mais revenons un instant aux premiers jours de la crise.

En parcourant les discussions sur des forums comme Reddit, j'avais remarqué le nom d'un MHiste dont les commentaires étaient beaucoup mieux documentés et argumentés que la moyenne. Après avoir travaillé avec acharnement sur le sujet depuis le premier jour et pendant les deux années et demie suivantes, il avait abouti à un scénario très précis et remarquablement construit, qui commençait par une gigantesque panne et se terminait par un crash en mer de Chine. Plus de deux ans après l'avoir croisé sur les forums, j'ai réussi à contacter « Alan Tan » (ce n'est pas son vrai nom). Cela m'a pris un moment, entre autres parce que son nom est relativement répandu et que je suis tombée sur un certain nombre d'Alan Tan dans la région avant de trouver celui que je cherchais, en appelant un bureau dans une ville de province en Malaisie. Après avoir hésité à dire quoi que ce soit au téléphone, Tan m'a laissé entendre qu'il avait tout compris de la disparition du MH370 et a accepté de m'en parler, à condition que ce soit en face-à-face.

Le MH370 frappé par la foudre ?

Quelques semaines plus tard, j'ai organisé un séjour d'une nuit dans sa ville qui, par chance, était desservie par des vols directs depuis Hong Kong. J'avais expliqué au chef du service international du *Monde* qu'il s'agissait d'un voyage de *background* (contexte), ce qui signifiait qu'il ne se traduirait sans doute pas par la production d'un article. Je lui suis très reconnaissante d'avoir tout de même accepté que j'y aille.

Tan me parut très tendu quand il me retrouva dans le lobby de mon hôtel, en début d'après-midi. Il faisait très chaud. L'épais rideau de pluie de mousson qui, dehors, inondait les routes, créait un fond sonore

parfait pour une conversation confidentielle. Nous étions les seuls clients du café, qui ne servait que des jus de fruits et où il faisait si sombre qu'un peu d'éclairage eût été le bienvenu. Il se lança, déclarant en guise d'introduction :

Quand c'est arrivé, j'ai été consterné. Comme tout le monde en Malaisie, j'ai suivi l'événement minute par minute. Et tout à coup, j'entends mon gouvernement déclarer : « On va aller chercher dans l'océan Indien », simplement parce les Américains l'avaient dit. Peut-être est-ce parce que je connais bien les États-Unis pour y avoir étudié et travaillé, toujours est-il que j'ai tout de suite senti que quelque chose clochait. Ils ont décidé beaucoup trop vite d'arrêter les recherches. Cela demande toujours du temps, au moins plusieurs jours, avant de retrouver les premiers débris, surtout quand on ne sait pas exactement où l'avion s'est crashé. Et de toute façon, pourquoi ne pas chercher près du dernier point de contact, de la dernière trace radar ? C'est cela qui m'a intrigué dès le début.

Il était tel que je l'avais imaginé au téléphone : un jeune quinquagénaire instruit, sérieux, volontaire et bien informé – indéniablement crédible. Légèrement paranoïaque aussi. Au milieu de notre discussion, qui a duré six heures d'affilée, il s'est absenté quelques minutes. Il m'a confié en revenant qu'il était allé dire à son chauffeur qu'il pouvait repartir « maintenant qu'il était certain que notre rencontre n'était pas un piège tendu par des services secrets étrangers venus l'arrêter ». J'ai éclaté de rire.

Au début de son récit, quand il a commencé à m'expliquer que le MH370 avait subi une gigantesque panne électrique provoquée par un éclair isolé au moment où il passait au point Igari à 1 h 20, ou juste après, alors qu'il volait à 35 000 pieds, j'ai quand même pensé que j'avais sans doute gaspillé une journée de travail, un billet d'avion et quelques heures de sommeil. Dans mon esprit, le scénario de la panne avait été écarté de longue date. Pour être honnête, je ne m'étais pas vraiment intéressée au scénario de l'avarie fatale. J'avais sans doute du mal à concevoir qu'un événement aussi insolite que la perte du MH370 puisse avoir une cause aussi ordinaire qu'une défaillance technique.

Pourtant, en étudiant plusieurs autres cas bien documentés d'accidents d'avion (voir Addendum, p. 475), j'ai été amenée à constater que l'avarie grave (forcément liée à une défaillance technique) est l'un des deux types d'accidents que les autorités, parfois avec la complicité des enquêteurs, cherchent le plus souvent à dissimuler par tous les moyens – à cause des enjeux économiques. L'autre est l'acte militaire, intentionnel ou accidentel – à cause des enjeux diplomatiques. Imposer la loi du silence et étouffer la vérité dans un accident d'avion n'est pas aussi inhabituel qu'on voudrait le croire. C'est déjà arrivé, plus souvent que ne le sait le public, dont l'attention est en général superficielle et de courte durée. En cas d'avarie, le premier réflexe de tous les agents du secteur est bien sûr d'identifier et de régler le problème le plus vite et le plus discrètement possible, en évitant autant que faire se peut de l'avouer ou d'en révéler l'ampleur. Les responsables de la sécurité aérienne ont toujours pour premier souci d'identifier et de traiter le problème, et de s'assurer qu'il ne se reproduise pas ; je n'ai aucun doute là-dessus. Mais cela n'empêche pas que, pour des raisons stratégiques, économiques, commerciales, parfois diplomatiques, il peut être jugé préférable de gagner du temps et de donner une autre explication à un accident, plus tolérable.

Ayant ces éléments en tête, je me suis efforcée d'écouter Alan Tan et son scénario avec attention. Plus il parlait, plus je réalisais que le plus remarquable dans sa recherche n'était pas tant sa conclusion quant à la cause de l'accident (qu'il assurait avoir identifiée) que la qualité de l'analyse extrêmement pointue et minutieuse de toutes les données qu'il avait accumulées sur ce dossier. Au bout de trente mois de travail obsessionnel sur le MH370, son bureau était envahi de milliers de dossiers techniques, au point que son personnel pensait qu'il était devenu fou et que sa femme songeait à demander le divorce.

Alan Tan était désormais absolument certain que le MH370 avait été frappé par la foudre et que l'effet cage de Faraday n'avait pas fonctionné. L'avion se retrouvant totalement privé d'électricité, les deux moteurs s'étaient éteints à 35 000 pieds d'altitude au milieu de la nuit, à mi-distance des côtes de Malaisie et du Vietnam. Naturellement, à sa sortie d'usine, un Boeing est parfaitement protégé contre la foudre. Mais la structure du MH370 avait été légèrement fissurée à la suite des

réparations que l'avion avait subies deux ans plus tôt, affaiblissant son effet Faraday et le rendant plus vulnérable[181]. Aucun orage important n'avait été signalé dans la région, mais Alan Tan avait découvert qu'un autre pilote qui volait cette nuit-là dans la même zone avait aperçu « quelques éclairs épars de faible intensité ». Il était donc possible, selon lui, que le MH370 ait traversé un nuage orageux. « Si la foudre, à l'impact, n'est pas rapidement déchargée de la surface d'un avion à commandes électriques, elle peut pénétrer dans l'avion et provoquer soit une panne électrique totale, soit le dérèglement du cerveau de l'avion », m'a-t-il dit.

« Voler, naviguer, communiquer », la règle d'or des pilotes

L'étrange disparition du signal de l'avion sur les écrans de l'ATC vietnamien, en deux temps, à plus de trente secondes d'intervalle, au lieu d'un effacement brutal, fait penser à la déconnexion progressive des systèmes. Il disposait aussi d'une autre preuve pour appuyer son scénario : le temps qu'a mis l'avion pour parcourir la distance le séparant des deux points de passage, Igari et Bitod. Ces deux points sont à 37 milles nautiques (68,5 kilomètres) l'un de l'autre. Selon l'ATC de Hô Chi Minh, l'avion a mis dix minutes pour parcourir cette distance. Avec un vent de face de 15 à 20 nœuds, Tan a calculé qu'il fallait pour cela que l'avion vole à 220 nœuds, ce qui est plus lent que sa vitesse avant Igari (470 nœuds), mais correspond exactement à la vitesse d'un avion qui plane sans moteurs. « Avec cette seule donnée des dix minutes, de 1 h 20 à 1 h 30, si vous êtes un enquêteur sérieux, vous devez en déduire que cet avion n'avait plus de puissance », a-t-il affirmé. Il a précisé que si l'avion a disparu des radars peu après le point Bitod, c'est à cause de son angle de vol. D'après lui, l'avion est descendu de 35 000 pieds à 20 000 pieds aux environs du point Bitod. Or, à cette altitude et à cette distance des radars, l'ATC ne pouvait plus le détecter. Le point Bitod est situé presque exactement à mi-chemin des radars des deux pays. On peut donc supposer logiquement qu'ils ont tous les deux perdu le signal quand l'avion est passé sous la barre des 20 000 pieds.

Quand un Boeing 777 perd toute sa puissance, on peut encore le manœuvrer grâce à trois éléments : deux de ses *spoilers* (aérofreins), les

numéros 4 et 11, et son stabilisateur vertical. À 1 h 30, l'un des pilotes répond à un appel du vol MH88 sur la fréquence de secours, en utilisant la seule radio VHF qui disposait d'une batterie indépendante. Des trois VHF, situées à droite, au centre et à gauche dans le cockpit, c'était celle de gauche, affirme Alan Tan. L'avion a continué à planer sans moteurs pendant une vingtaine de minutes avant de toucher la mer. La règle, connue de tous les pilotes, est de « voler, naviguer, communiquer », dans cet ordre précis. La communication vient en dernier, surtout dans les situations d'urgence.

À 1 h 43, l'équipage émet un appel de détresse, toujours sur la radio de gauche, disant qu'il doit amerrir. Tan pense que le *Mayday* que nous avons déjà évoqué, annonçant la désintégration de la cabine et l'atterrissage d'urgence, avait été capté par la VII[e] flotte américaine, plus probablement par l'USS *Pinckney*, qui se trouvait à proximité, et qui l'aurait relayé à la base militaire d'U-Tapao, trop éloignée pour recevoir directement le message. D'après Tan, l'heure mentionnée dans le message était celle en vigueur dans la zone pour le PACOM (le commandement américain dans le Pacific, basé au Japon), selon la procédure courante. Si c'est le cas, le 2 h 43 heure PACOM correspondait à 1 h 43 heure locale[182]. Tout cela s'imbriquait parfaitement.

Alan Tan affirme aussi que seuls les premiers pings rapportés par Inmarsat sont authentiques. Les suivants sont des inventions. Parmi les diverses anomalies constatées à propos des pings, certains membres de l'IG avaient depuis longtemps relevé des erreurs d'intervalle (qui doit être de 1 heure et 256 secondes) entre ces fameux pings. Il est consterné que ces scientifiques aient continué à travailler avec ces données erronées au lieu de manifester leur désaccord et de dénoncer ces défauts. « Ceux qui ont trafiqué ces pings n'étaient pas très bons », commente Alan Tan. « Le moment de la fin de l'envoi des pings a été choisi pour coïncider avec le moment où l'on estime que l'avion n'a plus eu de carburant, pour faire avaler le récit de l'avion continuant à voler jusqu'à épuisement du carburant. Mais les pings avaient cessé bien plus tôt », ajoute-t-il. Il poursuit son raisonnement en se demandant quelle logique sous-tend l'idée que l'avion continue de voler sous prétexte qu'il envoie des pings ? Même si j'avais déjà, pour ma part, décidé d'écarter les pings

d'Inmarsat pour les raisons précédemment exposées, j'étais en quelque sorte ravie ou soulagée d'entendre de la bouche de quelqu'un qui les avait étudiés de près que, selon lui, non seulement ils avaient été fabriqués, mais en plus mal fabriqués.

Selon ce scénario, si l'avion s'était brisé à l'impact après un amerrissage partiellement contrôlé, le champ de débris devait être assez limité pour pouvoir être maîtrisé. Tan avait même calculé à quel endroit le MH370 avait dû amerrir : à environ 60 milles nautiques (111 kilomètres) après le point Bitod. Comme Jonny Spendler, il avait été tenté d'aller sur place vérifier par lui-même. En supposant que le commandant Zaharie ait fait de son mieux pour contrôler la descente de l'avion, sans moteurs et sans assistance électronique, Tan se demandait seulement quelle solution le commandant avait choisi après le passage de la balise Bitod : avait-il suivi la route prévue par son plan de vol, pour qu'on les retrouve plus facilement, ou avait-il préféré se rapprocher de la terre pour faciliter les opérations de sauvetage après un amerrissage qui serait forcément extrêmement hasardeux ? Les deux pilotes auxquels Alan Tan a soumis la question par la suite lui ont tous les deux répondu que si leur avion était en train de tomber et qu'ils n'avaient pas le temps d'atteindre la piste la plus proche, ils essaieraient de se rapprocher de la terre au plus vite. D'après Alan Tan, qui cite les amis et collègues du commandant, malgré tout son talent et toute son expérience, la seule situation qui aurait pu le dépasser était bien celle de la panne électrique générale.

Un dernier point laissait Alan Tan perplexe : comment avait-on pu faire disparaître la carlingue et les 239 corps ? La mer de Chine étant peu profonde, avait-on recouvert l'avion d'un filet de camouflage, comme dans le film de James Bond *Opération Tonnerre (Thunderball)*, ou l'avait-on enterré sous une couche de sable ou de béton pour qu'il ne puisse pas être détecté par les sonars ? Tan ne pouvait envisager la solution consistant à faire exploser les restes de l'avion sous l'eau pour détruire toute preuve.

En étudiant de nombreux autres crashs, Tan avait remarqué qu'une grande partie des accidents fatals touchaient des avions qui avaient subi des réparations par le passé. Si l'on découvrait que les avions dont la structure a été réparée ne sont plus garantis à l'épreuve de la foudre,

cela susciterait une panique générale et les grandes compagnies aériennes comme Boeing auraient du souci à se faire. Une partie de la flotte mondiale serait clouée au sol *sine die* et tout le secteur de l'aviation connaîtrait une crise majeure. C'était, selon Tan, la vraie raison de l'omerta qui entourait toute l'affaire. Un scénario pas si ordinaire, finalement.

Malgré toutes les recherches factuelles et documentaires que Tan avaient faites pour appuyer chaque étape de son scénario, j'ai quand même éprouvé le besoin de le confronter à l'expertise de pilotes. Deux d'entre eux, Kim et Tom, ont accepté de se prêter à l'exercice. Cette fois, Tan était de passage à Hong Kong. Nous nous sommes retrouvés au dernier étage de l'Aberdeen Boat Club, l'ABC, dans la grande salle de réunion, dont les baies vitrées donnent sur le mythique restaurant flottant, le Jumbo Kingdom, avec en fond de décor la forêt de gratte-ciel de l'île de Ap Lei Chau. Pour Tan, c'était l'instant de vérité qu'il attendait depuis longtemps.

Ce jour-là, pendant qu'il expose son scénario, étayé par une infinité de détails, les deux pilotes l'écoutent avec des hochements de tête approbateurs, manifestement impressionnés par l'étendue de ses connaissances et son esprit de déduction. Mais une fois son exposé terminé, ils soulèvent un point crucial. Les pilotes ne pensent pas qu'une panne électrique générale puisse avoir comme effet d'éteindre les deux moteurs. Tom, qui n'était donc pas convaincu par l'hypothèse de Tan, lui promit d'en discuter avec des collègues et de tester le scénario lors de sa prochaine séance d'entraînement sur simulateur. Kim était quant à lui persuadé que lorsqu'un moteur s'éteint (à plus forte raison les deux), l'APU[183] se déclenche automatiquement. En somme, les deux pilotes réfutaient cet aspect clé du scénario de Tan.

Tan en fut fortement dépité. Peu après son passage à Hong Kong, il m'a envoyé un message pour m'annoncer qu'il jetait l'éponge. Il avait consacré suffisamment de temps et d'énergie à cette affaire. Il était certain d'avoir trouvé l'explication et n'était pas disposé à revoir son jugement en fonction de l'avis des pilotes. Sa période MH370 était terminée. Il allait essayer de sauver son couple et devait s'occuper de tous les dossiers en retard qui l'attendaient à son cabinet. Je n'ai plus été

en contact avec lui, mais je reste persuadée que ses travaux contiennent des éléments importants, cruciaux pour percer le mystère du MH370.

« Effacer les traces laisse des traces »

La logique discutable du récit officiel et l'absence anormale de preuves n'ont pas non plus échappé à un ancien officier supérieur de l'Armée de libération populaire chinoise. « Mr Gong pense comme vous, vous devez le rencontrer ! » m'avaient déclaré les familles chinoises rencontrées à Pékin fin 2018. Suivant leur conseil, j'ai contacté « Mr Gong » et nous nous sommes retrouvés à Shenzhen, mégapole du sud de la Chine située à la frontière de Hong Kong. Malgré son anglais limité et mes maigres restes de mandarin appris à Taïwan, nous avons réussi à nous comprendre, grâce surtout à notre bonne connaissance du sujet.

Quand il était dans l'armée, Mr Gong était spécialisé en transmission radio. Il a donc examiné le cas du MH370 en se concentrant sur cet aspect. Or, en effectuant une triangulation assez simple des transmissions radio, il est arrivé à la conclusion que l'avion avait achevé sa course en mer de Chine du Sud. Il a également relevé de nombreuses inexactitudes dans la série des pings d'Inmarsat, dues selon lui à des amalgames avec d'autres vols. Il était tellement certain de ses conclusions qu'il voulait lui aussi monter une opération à l'endroit exact où il pensait que l'avion avait plongé en piqué et s'était enfoui dans la boue du fond marin. Mais en raison de sa loyauté indéfectible envers le gouvernement de Pékin et le Parti communiste chinois, il ne pouvait imaginer un coup fourré de la part des autorités. De ce fait, malgré ses connaissances techniques, il s'était persuadé que l'avion avait simplement subi une défaillance majeure et s'était écrasé sans exploser à l'impact, donc sans laisser de traces.

Pendant qu'il me parlait, au cours d'un déjeuner de *dim sums* dans un restaurant Laurel[184], j'observais chez lui la même passion dévorante – une obsession, selon ses propres termes – que j'avais constatée chez Alan Tan et bien d'autres MHistes. « Les gens croient que j'ai un lien avec le 370 et ceux qui ne connaissent pas mon nom m'appellent tout simplement "370" », m'avouait-il en riant. Beaucoup de gens ont été

pris d'une passion addictive pour cette affaire. Cet officier retraité de l'armée chinoise avait cédé, lui aussi, à la fascination exercée par le MH370, comme des centaines d'autres scientifiques, experts, pilotes et MHistes sincères, sans oublier la vaste cohorte de doux-dingues plus ou moins perchés et disséminés de par le monde. Après plusieurs années passées au contact de divers spécimens de cette espèce singulière, j'ai compris que pour ceux qui se trouvaient piégés au fond du labyrinthe du MH370, la seule issue possible était celle qu'ils se créaient eux-mêmes.

Avant de partir, Mr Gong m'a remis deux exemplaires de son livre en chinois et une clé USB contenant la version anglaise, qui devait paraître sous peu, sous le pseudonyme de Long Wen[185]. À la dernière page, il explique ses motivations :

> *J'écris un livre, qui compte plus de deux cent mille mots, non par fantaisie, ni par délire ou désir de célébrité. Mon travail est basé sur vingt-six années de carrière militaire, de vingt années d'exercice dans la police, de six années de travail d'approfondissement, sur fond de quête indéfectible de la pensée correcte de Mao Zedong, ainsi que de ma bonne vision [sic] pour retrouver au plus vite l'avion disparu et ses passagers.*

Nous nous sommes revus quelques mois plus tard, cette fois dans les bureaux de l'agence immobilière de sa fille, situés aux derniers étages d'un immeuble récent. Il avait préparé une présentation solide et souhaitait confronter sa théorie à mes propres recherches. Une assistante était présente, avec apparemment pour seule mission de remplir constamment de thé mon gobelet en carton pendant que Mr Gong commentait les transparents, qui avaient été traduits par l'un de ses bons amis, également présent. L'homme était beaucoup plus jeune que Mr Gong et ce n'est qu'après le déjeuner, lorsqu'il m'a aimablement reconduite à la frontière de Hong Kong à Luo Wu, dans sa voiture avec chauffeur, que j'ai découvert qu'il occupait de hautes fonctions au département du maintien de l'ordre public – c'est-à-dire la police – de Shenzhen. J'ai été stupéfaite de m'apercevoir que j'avais discuté de l'affaire du MH370, que je croyais classée secrète en Chine,

avec deux personnalités chinoises influentes, toutes deux évidemment membres du parti communiste. Mais pour des raisons propres à chacun, eux non plus ne croyaient pas du tout au récit officiel.

---

177. Tomnod est un site d'étude participative d'images satellite (voir chapitre 2, p. 39). Il a été acquis par DigitalGlobe en avril 2013.

178. wivb.com/2014/04/24/tonawanda-man-believes-he-has-link-to-malaysia-mystery/ (site inaccessible aux visiteurs européens).

179. National Geospatial Intelligence Agency, Agence nationale de renseignement géospatial.

180. « Nous avons constaté que l'existence ou la non-existence des documents que vous demandez est un sujet classé secret conformément à l'Executive Order [décret] 13526, comme stipulé à l'alinéa (c) de la section 1.4. En conséquence, votre demande est rejetée au titre de la première exception au FOIA, qui stipule que le FOIA ne s'applique pas aux questions sujettes à autorisation, selon des critères définis par décret et applicables dans l'intérêt de la défense nationale ou des relations diplomatiques, et qui se trouvent classées secrètes conformément à ce décret. »

181. L'extrémité de l'aile avait été arrachée lors d'une collision au sol avec un autre avion à l'aéroport de Shanghai Pudong en août 2012.

182. L'heure indiquée dans les communications militaires américaines est généralement suivie d'une lettre de l'alphabet phonétique de l'OTAN (Alfa, Bravo, Charlie…) pour indiquer la zone horaire. Zulu ou Z suivant une heure donnée indique qu'il s'agit d'une heure GMT ou UTC, et L signifie heure locale. La Malaisie et la Chine sont à l'heure GMT+8, tandis que le Vietnam et la Thaïlande sont à l'heure GMT+7.

183. L'APU est un générateur auxiliaire de bord qui sert essentiellement à fournir l'alimentation nécessaire au démarrage des moteurs principaux. L'APU est également utilisé pour faire fonctionner des accessoires lorsque l'avion est posé, moteurs à l'arrêt.

184. Laurel est une chaîne de restaurants qui sert des plats chinois traditionnels, très populaire et répandue dans toute la Chine.

185. Long Wen, *MH370 Airlines Should Be Here*, traduit en anglais par Ping Lingyang et Yang Bo, Mereo Books, 2019.

13

LA VERSION OFFICIELLE S'EFFONDRE

Un Boeing 777 ne disparaît pas : c'est un truisme. L'avion peut être détourné par des pirates de l'air, être victime d'une attaque terroriste, exploser en plein vol si une bombe se déclenche à bord ; il peut être victime de la folie meurtrière du pilote ou du copilote, subir une avarie ou un incendie que les pilotes ne sont pas capables de maîtriser, ou encore être abattu accidentellement, ou intentionnellement, par un acte de guerre.

Mais comment peut-on arriver à convaincre les médias et l'opinion publique du XXIe siècle qu'un engin volant de la taille de deux baleines bleues mises bout à bout, avec les plus hauts standards de sécurité, truffé de gadgets électroniques et transportant des centaines de téléphones portables localisables, ait mystérieusement disparu ? Le scénario de la disparition est moins acceptable que jamais à l'ère des drones et de l'hyper-surveillance tous azimuts, alors que, depuis l'époque de Spoutnik et Explorer 1, à la fin des années 1950, les technologies spatiales d'espionnage, telles que le satellite américain Lacrosse, entre autres, ont fait des progrès phénoménaux. Alors que les pays les plus avancés du monde dans le domaine de la technologie dépensent des milliards pour essayer de concevoir un avion totalement furtif, on devrait croire qu'un énorme Boeing 777 est soudain devenu invisible, au milieu de la nuit, au-dessus du golfe de Thaïlande.

Parmi les millions de personnes intriguées, comme moi, par ce mystère, quelques MHistes tels que ceux dont j'ai décrit le travail plus haut se sont dévoués corps et âme et ont consacré plusieurs années de leur vie à ce mystère. Mais plus nombreux sont ceux qui ont opté pour un scénario auquel ils s'accrochent en renonçant à le confronter à la

réalité. Fin 2015, un confrère de Hong Kong m'a fait part de ce qui était, selon lui, une explication simple et définitive. À la suite d'une grave avarie, le pilote aux commandes fait demi-tour et amorce un retour vers l'aéroport le plus proche. Mais, au lieu de taper, de mémoire, le code ICAO[186] de l'aéroport qu'il vise, celui de Langkawi, sur la côte ouest de la Malaisie, il entre par erreur le code d'un aéroport en Antarctique. « Il n'y a que deux lettres de différence entre les deux codes », m'affirme mon interlocuteur. En quelques minutes, les deux pilotes sont sous l'effet de l'hypoxie, à cause de la dépressurisation de la cabine, et au lieu de se poser automatiquement à Langkawi, l'avion continue à voler vers l'Antarctique. Il s'écrase à court de fioul. Une erreur de typographie combinée à une hypoxie due à une dépressurisation passée inaperçue, comme c'est déjà arrivé (voir Addendum, p. 502) ; je trouve l'hypothèse simple et crédible, et décide de l'étudier de plus près. Mais en vérifiant les codes ICAO des aéroports de la région, je constate que celui de Langkawi est WMKL alors que celui de l'aéroport de la base australienne sur la Budd Coast de l'Antarctique est YWKS. Il n'y a finalement qu'une lettre au bon endroit dans la « combinaison ». En statistique, avec une telle marge d'erreur, on pourrait faire aller l'avion à peu près n'importe où sur la planète… Dommage, l'histoire fonctionnait bien.

Un ancien pilote de la RAF (Royal Air Force), l'armée de l'air du Royaume-Uni, familier de l'accident du Nimrod qui avait été contraint à un amerrissage forcé en Écosse en 1995, m'a proposé quant à lui un autre scénario ingénieux. Inspiré par le film *Opération Tonnerre*, un James Bond de 1965, il était convaincu que le MH370 avait réussi un amerrissage – un posé à faible vitesse et en position cabrée (le nez en l'air) – sur des eaux peu profondes, avant de couler lentement. Une opération militaire sous-marine aurait ensuite eu lieu pour retirer de l'avion ce que le MH370 transportait et qui ne devait pas arriver à Pékin. L'appareil aurait ensuite été dissimulé sous un camouflage de sous-sol marin, comme dans le James Bond, ou recouvert de sable, voire de béton pour être indétectable. Cela m'a incitée à revoir ce classique du cinéma aux extraordinaires scènes de combat sous-marin.

Encore une fois, si certains scénarios sont séduisants, bien plus que la version officielle, ils seraient infiniment plus crédibles s'ils s'appuyaient

sur de solides faisceaux d'indices…

À ce stade de l'enquête, nombre de fausses pistes ont été écartées, et je suis convaincue que c'est un pilote sérieux et compétent qui se trouvait aux commandes lorsque la crise est survenue. Avant d'examiner les véritables indices dont nous disposons, réexaminons attentivement la version officielle, c'est-à-dire l'histoire proposée progressivement aux médias, et donc au monde entier, selon laquelle l'avion a continué de voler pendant des heures et s'est finalement écrasé dans l'océan à 2 000 kilomètres des côtes australiennes. Elle peut se résumer en trois phases. Premièrement, l'extinction « délibérée » du transpondeur et du système ACARS. Deuxièmement, le demi-tour à gauche et le survol de la Malaisie ainsi que du détroit de Malacca. Troisièmement, le vol vers nulle part, qui s'achève dans le sud de l'océan Indien.

Lorsque le samedi 15 mars 2014, le Premier ministre malaisien Najib Razak parle d'un « acte délibéré », il met clairement en cause la culpabilité de « quelqu'un » à bord de l'avion. Son principal argument repose sur le fait que ce coupable aurait successivement éteint le système ACARS, puis le transpondeur, avant de détourner radicalement l'avion de sa destination.

Le signal de l'avion a disparu des écrans radar en deux étapes

On l'a vu, rien, dans aucune circonstance, ne justifie d'éteindre le système ACARS. C'est pourquoi d'ailleurs on n'enseigne même pas aux pilotes la manière de le faire. Mais comment, au juste, sait-on que le système ACARS a été éteint délibérément ? J'ai consulté plusieurs experts sur la question : il n'y a en fait aucune trace, ni aucune preuve que le système ACARS ait été éteint, volontairement ou non. Le système, capable d'envoyer des messages automatiques relatifs aux performances de l'avion, n'en envoie plus aucun quand il est éteint, point. D'ailleurs, le rapport officiel provisoire du 8 mars 2015 ne l'explicite d'aucune manière ni ne réitère cette version des faits. Pour ce qui est des faits avérés, on sait seulement que le dernier bulletin ACARS a été émis à 1 h 07. On sait ensuite que le bulletin de 1 h 37 n'a pas été

reçu par Inmarsat, société par laquelle transitent les informations destinées, dans ce cas précis, à Malaysia Airlines et éventuellement à Boeing et Rolls-Royce. Rien de plus. Ce « détail », le plus crucial et le plus chargé, symboliquement et émotionnellement, de toute la version officielle, ne repose en fait sur rien. L'extinction « délibérée » du système ACARS est une pure conjecture du Premier ministre Najib. A-t-on réalisé l'énormité de cette imposture ?

On pourrait penser qu'un chef d'État qui divulgue avec assurance une fausse information sur la disparition d'un vol commercial aurait à en répondre devant le public et la presse… Mais ce n'est qu'un aspect de la chose. Pour ce qui est du transpondeur, les radars malaisiens, vietnamiens et thaïlandais concordent sur la perte du signalement A2157 (le code du MH370) vers 1 h 21, après le passage de la balise Igari[187], cependant l'avion est resté visible sur un radar primaire après la balise Bitod. L'échange entre le contrôle aérien de Kuala Lumpur et Hô Chi Minh ne laisse aucun doute là-dessus. Les radars primaires peuvent voir une « cible » (avion, navire, etc.) grâce à l'écho qu'ils reçoivent d'elle, mais ils ne reçoivent aucune information la concernant. La séquence d'événements relatée en détail dans le rapport officiel un an plus tard n'est donc pas compatible avec cette partie du récit. En effet, si quelqu'un avait délibérément éteint le transpondeur, le signal de l'avion aurait instantanément disparu des écrans des contrôleurs aériens qui le suivaient. Or, ce n'est pas ce qui s'est passé.

Le rapport officiel est très clair :

> *L'enregistrement radar indique que le MH370 a franchi le point Igari à 1 h 20 min 31 s. Le symbole Mode S du MH370 a disparu de l'écran radar à 1 h 20 min 36 s et le symbole de position du MH370 a été enregistré par le dernier radar secondaire à 1 h 21 min 13 s. La disparition du symbole de position du MH370 a été captée par le radar de l'ATCC malaisien à 1 h 21 min 13 s. Les radars militaires de deux autres pays, précisément le Vietnam et la Thaïlande, ont aussi capté la disparition du symbole de position du MH370.*

En d'autres termes, le signal de l'avion a disparu en deux étapes : d'abord, le Mode S a disparu des écrans de l'ATC à 1 h 20 min 36 s,

cinq secondes après le passage du point Igari. Le Mode S du transpondeur est le plus complet ; il indique la vitesse, l'altitude et d'autres paramètres, ainsi que le code « squawk » (code d'identification). Les informations liées au Mode S ont donc été les premières à disparaître, mais le code squawk (Mode C) a perduré. C'est très étrange. Puis, trente-sept secondes plus tard, le code squawk du MH370 (A2157) a disparu à son tour. Cette séquence à elle seule aurait dû suffire à réfuter la partie du récit officielle disant que « quelqu'un a éteint le transpondeur ». Les nombreux pilotes de Boeing 777 que j'ai consultés à ce sujet ont tous manifesté leur étonnement. Leurs avis concordaient : « Si on éteint le transpondeur, je ne vois pas comment le code d'identification peut continuer à apparaître. » D'après les témoignages enregistrés par la police malaisienne (que j'ai pu voir), l'un des contrôleurs aériens qui étaient en poste cette nuit-là a déclaré que « l'étiquette de l'avion [sic] s'est peu à peu effacée du radar 5 milles nautiques après Igari » ; un autre a indiqué qu'il a vu « le MH370 passer Igari à 1 h 21 et [qu']ensuite le signal a décru ». Tout cela est incompatible avec l'extinction pure et simple du transpondeur.

Ainsi, contrairement à ce qu'a affirmé le Premier ministre malaisien, rien ne prouve que le système ACARS ou le transpondeur aient été désactivés. Et on n'a donc pas non plus la preuve qu'il y ait eu un « acte délibéré ». C'est la première grande faille de la version officielle.

Des années après avoir établi ce point, quel ne fut pas mon étonnement de lire dans le très officiel rapport final :

> *L'enquête n'a pas permis d'identifier une possible panne des systèmes ou de l'avion justifiant la désactivation des systèmes, le détournement de l'appareil de son plan de vol déposé et la trajectoire de vol subséquente qui ont été observés. Néanmoins, cette absence d'indices n'a pas non plus permis aux enquêteurs d'éliminer complètement cette possibilité*[188].

En un mot, les enquêteurs ignoraient totalement comment la désactivation des systèmes s'était produite et ne confirmaient pas non plus l'idée imposée que ces instruments avaient été éteints depuis le cockpit.

De toute façon, si un avion éteint son transpondeur et disparaît des écrans des radars secondaires (dit « civils »), il reste visible sur les écrans des radars primaires (dits « militaires »). Pour compliquer les choses, dans de nombreux pays, dont la Malaisie, les compagnies d'aviation civile ont aussi des radars primaires, moins puissants et moins sophistiqués cependant que les radars militaires.

La trace laissée par le MH370 sur les radars primaires de la région est donc fondamentale pour confirmer (ou infirmer) la trajectoire de vol suivie par l'avion après qu'il a quitté sa route initiale vers Pékin. Le rapport d'enquête de sécurité (Safety Investigation for MH370) publié un an après la perte de l'avion contenait quelques indications sur « qui avait vu quoi ». Mais peu de gens y prêtèrent attention.

Tous ces radars en sommeil ou qui regardaient ailleurs

Immédiatement après la disparition du MH370, la seule et unique « image radar » connue, en la matière, est celle montrée aux familles chinoises à l'hôtel Lido de Pékin, le 21 mars, intitulée « Military Radar Plot from Pulau Perak to Last Plot at 02:22 ». La réalité du repérage du MH370 par le radar militaire thaïlandais à cet endroit et à cette heure-là a été mise en doute, dès le début, en particulier par Imran, l'ancien amiral et député malaisien que j'avais rencontré en mars 2014, au moment où la Malaisie faisait face à la situation. On a d'abord remarqué que la cible radar qui apparaissait sur ce qu'on a appelé « l'image du Lido » ressemblait plutôt au SQ68 de Singapore Airlines, qui volait sur la route P2628. Mais un autre MHiste, tweetant sous le pseudo KeyserSquishy, notait le 1er avril 2014 que le lieu et l'heure correspondaient plus précisément au vol Emirates 343, sur la route N571. Il se trouve que ce vol UAE343 a atterri à 0 h 19, exactement à l'heure de la dernière connexion partielle, considérée comme l'heure à laquelle le MH370 s'est abîmé au sud de l'océan Indien. Certains MHistes ont d'ailleurs déduit de cette double coïncidence que les données Inmarsat du vol Emirates 343 avaient pu être en partie utilisées pour être attribuées au MH370.

Quoi qu'il en soit, les nombreux défauts de « l'image du Lido » lui ont fait perdre toute crédibilité. « Toutes les annotations ajoutées par la

Malaisie sur l'image radar montrée ce jour-là étaient fausses, et comme le projecteur était mal réglé, il manquait aussi une partie de l'image », m'a indiqué Duncan Steel, de l'Independent Group (IG) fin 2014. Le MHiste néo-zélandais Simon Gunson, qui a comparé cette image avec un retour de radar civil, en a conclu que ce n'était sans doute qu'un bricolage maladroit réalisé par la société de relations publiques embauchée pour gérer la crise avec les familles. Ce cliché, quand il a été diffusé, constituait pourtant la première et seule preuve tangible que l'avion s'était détourné vers l'ouest. Une preuve bien fragile, en définitive.

Dès le mois d'août 2014, s'appuyant sur les précédents travaux de Don Thompson, un autre membre de l'IG, Duncan Steel avait reconstitué la carte de tous les radars militaires susceptibles d'avoir vu le Boeing de Malaysia Airlines. Il en a identifié treize. Selon lui, une fois sorti de la couverture des radars français (Thales) et britanniques (Marconi), le MH370 était encore dans la zone d'au moins deux radars indonésiens et d'un radar thaïlandais. Au sud de Java, l'Australie dispose de radars sur les îles Cocos et Christmas (Keeling). Et que dire du très controversé radar australien connu sous le nom de JORN (Jindalee Operational Radar Network), un réseau de radars « trans-horizon », capable de contrôler les mouvements maritimes et aériens sur plus de 37 000 kilomètres carrés ? D'après sa description technique, il était conçu à l'origine pour la détection aérienne. Les radars Jindalee de Longreach (Queensland), Alice Springs (Territoire du Nord) et Laverton (Australie-Occidentale) permettaient aux militaires d'observer tous les mouvements aériens et maritimes au nord de l'Australie, jusqu'à 3 000 kilomètres de distance. Ce périmètre englobe les îles de Java et toute la province d'Irian Jaya (Nouvelle-Guinée occidentale), la Papouasie-Nouvelle-Guinée et les îles Salomon, et il s'étend jusqu'au milieu de l'océan Indien. Selon des documents officiels et publics, ce réseau de radars est en mesure de détecter des avions furtifs depuis l'an 2000. Hélas, le 8 mars 2014, JORN ne regardait pas dans la bonne direction[189]. Les navires américains présents dans la région, notamment du fait de l'exercice militaire « Cope Tiger[190] », n'ont rien vu non plus…

À l'été 2015, le scientifique américain Victor Iannello a réexaminé les données radar[191] décrites dans les rapports malaisiens et australiens, mais sans qu'aucune image soit montrée. Il reprit un certain nombre de travaux précédents sur le sujet. Cela lui permit de mettre en lumière une série d'incohérences et d'erreurs, à commencer par le fameux « demi-tour gauche » de l'avion, tel qu'il est décrit par les documents officiels rendus publics. Cet ingénieur en science nucléaire établit alors que ce virage était tout simplement au-delà des performances techniques du Boeing 777. Selon lui, deux images radar avaient été superposées, celle du MH370 et celle d'un autre avion qui aurait plus ou moins coupé sa route. « Fondamentalement, j'en viens à penser qu'il est possible qu'aucun radar n'ait jamais capté la trace du MH370 », m'indique à l'époque Victor Iannello lors d'un entretien téléphonique au sujet de son étude. Il me dit avoir envoyé une série de questions à l'équipe de l'enquête officielle, qui lui promit alors que les réponses et les données attendues seraient incluses dans le prochain rapport d'enquête, en mars 2016. Mais quand ce rapport fut publié, six mois plus tard, il ne contenait pas l'ombre d'une réponse aux questions précises et pertinentes de Iannello. Un autre membre américain de l'IG m'affirme par ailleurs que la Malaisie a partagé « très peu d'informations en provenance de ses radars, même avec l'équipe australienne […] L'ATSB ne comprend pas que la Malaisie ne partage pas plus d'informations. »

Une importante délégation française, comprenant trois juges affectés à l'affaire et conduite par le juge antiterroriste Alain Gaudino, est arrivée en Malaisie en décembre 2015. Parmi les informations pouvant étayer la thèse du virage à gauche du MH370 et du survol de la Malaisie, les images radar brutes représentaient un élément capital auquel les équipes françaises devaient demander accès à leurs homologues malaisiens. Cela semble évident. Pourtant, à ma connaissance, aucune image radar brute montrant le vol MH370 survolant la Malaisie n'a été présentée à l'enquête judiciaire française.

Finalement, seule l'armée de l'air indonésienne a confirmé que ses radars avaient vu la trace du MH370, mais c'était au début de son vol vers Pékin, jusqu'à la balise Igari. La même armée a indiqué n'avoir aucun écho radar de son retour quand l'avion a, selon la version officielle, retraversé la péninsule malaisienne et s'est approché de

l'Indonésie. L'excuse souvent entendue a été que les pays ne partagent pas ce type d'informations pour des raisons stratégiques de défense. Mais l'argument est-il pertinent quand il s'agit de localiser un avion avec 239 civils à bord, dont sept Indonésiens ? Se peut-il, plus simplement, que ces pays n'aient pas partagé leurs images radar du MH370 tout simplement parce qu'ils n'en avaient pas ? Et s'ils n'en avaient pas, était-ce parce que tous les radars de la région étaient tous en panne ou tous éteints, cette nuit-là, à cette heure-là, ou, plus simplement, parce que le MH370 n'est jamais passé là où il est censé être passé selon la version officielle ?

« Ne jamais laisser la vérité gâcher une bonne histoire[192] »

On ne sait finalement qu'une chose, à ce stade : aucun pays, aucun navire, aucun avion de la région n'a partagé la moindre image radar montrant la trace du MH370 sur sa drôle de route. Certes, je garde à l'esprit la phrase de Duncan Steel : « L'absence de preuves n'est pas la preuve d'une absence. » Il n'en reste pas moins que l'on n'aurait pas dû laisser passer cette absence totale de preuves radar, d'images radar.

Il me fallut plus de deux ans après la disparition de l'avion pour trouver en Malaisie un expert des radars qui accepte de me rencontrer lors d'un de mes séjours à Kuala Lumpur. Il m'apprit deux choses importantes. Tout d'abord, il me confirma que l'aviation civile malaisienne n'avait aucun moyen de savoir si les images détectées par ses radars primaires, montrant un avion survolant la Malaisie aux premières heures du 8 mars 2014, avaient quelque chose à voir avec le MH370. Ils ont seulement pu présumer qu'il s'agissait d'un assez gros avion, d'après la puissance de l'écho radar. Il a ajouté que ces images ne correspondaient *pas* à l'écho normal d'un Boeing 777. Puis il a signalé un autre point : l'aviation militaire malaisienne a refusé de communiquer ses propres images du même avion à l'aviation civile. « Leurs radars primaires sont nettement supérieurs aux nôtres [ceux de l'aviation civile]. Ils en savent sûrement plus que nous sur cet avion. » Je lui ai demandé s'il jugeait l'attitude de l'armée de l'air malaisienne suspecte ou inhabituelle. « Très », m'a-t-il répondu.

Cela m'a incitée à rouvrir le rapport officiel de mars 2015 à la page 2, où l'on trouve, sous le sous-titre « Diversion from Filed Flight Plan Route » (Détournement de l'itinéraire prévu dans le plan de vol déposé), des informations sur « quel radar a vu quoi ».

Le rapport mentionne cinq sources de radars primaires de la région, or nous avons vu que les seuls radars qui ont détecté un avion survolant la Malaisie d'est en ouest étaient les radars primaires malaisiens. Les autres radars de la région (Indonésie, Thaïlande et Vietnam) ont vu le MH370 en route vers la balise Igari, mais plus après. Ce fait aurait dû être examiné et expliqué par l'équipe chargée de l'enquête.

Le rapport officiel décrit la séquence suivante : à 1 h 21 heure locale, le radar primaire voit le MH370 tourner légèrement à droite. Cela correspond parfaitement au nouvel alignement qu'il doit adopter pour rejoindre le prochain point de passage, Bitod. Mais aussitôt après, selon la version officielle, il amorce un virage complet à gauche pour se placer cap au sud-ouest. À 1 h 30, l'avion vole vers l'ouest (231 degrés) à une vitesse au sol de 496 nœuds et à une altitude de 35 700 pieds. Six minutes plus tard, à 1 h 36, sa vitesse passe de 494 à 525 nœuds et son altitude varie entre 31 100 et 33 000 pieds. À 1 h 39, le cap est toujours à l'ouest-sud-ouest, mais la vitesse au sol a atteint 529 nœuds alors que l'avion vole à 32 800 pieds. Le dernier écho radar est capté à 1 h 52, lorsque l'avion se trouve au sud de l'île de Penang. On ne sait pourquoi, le rapport n'indique ni le cap, ni l'altitude, ni la vitesse à ce dernier point.

Ensuite, l'avion est encore repéré alors qu'il se dirige vers Pulau Perak, une île minuscule du détroit de Malacca, qu'il atteint à 2 h 03. Finalement, l'avion disparaît brusquement à 2 h 22, 10 milles nautiques (18 kilomètres) après la balise Mekar.

Le deuxième écho radar mentionné par le rapport officiel est capté par le radar civil de Kota Bharu. Il décrit un avion qui apparaît et disparaît quatre fois entre 1 h 30 et 1 h 52[193]. Il avait des codes différents, correspondant sans doute au code d'identification de chaque apparition : P3362, P3401, P3415 et P3426. Cette fois encore, aucune indication de vitesse, d'altitude ni de cap.

Ces données radar et la façon dont elles ont été présentées sont vraiment problématiques. D'abord, l'avion en question est considéré

d'entrée de jeu comme étant le MH370, alors que rien ne permet d'affirmer qu'il s'agit bien du MH370, comme me l'a confirmé l'expert en radars de Malaisie. L'écho d'un radar primaire n'indique pas l'identité de l'avion détecté, c'est une différence cruciale entre les radars primaires et secondaires. Comme dit l'expert radar : « Nous savons seulement que c'est un gros avion. » Une fois de plus, les autorités se sont contentées de supposer puis d'affirmer que cet avion était le MH370.

On trouve une autre incohérence majeure dans le rapport officiel. On lit à la page 97 :

> *À 1 h 39 min 03 s, l'ATCC de Hô Chi Minh se renseigne au sujet du MH370 et informe le KL ATCC que le contact verbal n'a pu être établi avec le MH370 et que la cible radar a été vue pour la dernière fois au point Bitod. […]*
>
> *À 1 h 46 min 47 s, l'ATCC de Hô Chi Minh demande à nouveau des informations au sujet du MH370, disant que le contact radar a été établi au point Igari mais qu'il n'y a pas eu de contact verbal. Le HCM ATCC signale que le spot radar observé a disparu au point Bitod.*

En réalité, il a été signalé plus de vingt fois que le contrôle aérien de Hô Chi Minh avait détecté le MH370 au point Bitod. Pourtant, cela n'est pas mentionné dans le récapitulatif des repérages radar. Pourquoi ? Parce que, bien que parfaitement réels et documentés, ces signalements gênent et même font obstacle au récit officiel. Étant donné que les deux centres de contrôle de trafic aérien, ceux de Malaisie et du Vietnam, chargés de suivre le MH370 cette nuit-là, ont déclaré tous les deux que le MH370 se trouvait encore au point Bitod à 1 h 30, il ne pouvait pas avoir amorcé son presque demi-tour à gauche juste après le point Igari dix minutes plus tôt. La plupart des observateurs ont tout simplement « zappé » l'étape Bitod malgré son extrême importance, faisant comme si elle n'avait jamais existé. En vérité, si le MH370 se trouvait au point Bitod comme l'indique le rapport, le reste de l'histoire ne tient plus. Le virage à gauche tout de suite après le point Igari n'a sans doute pas eu lieu, et le spot aperçu sur l'écran radar thaïlandais au point Mekar à 2 h 22 ne peut pas être le MH370. Ainsi, au lieu de prendre comme

point de référence pour les recherches la dernière position confirmée de l'avion dans le ciel vietnamien, la balise Bitod à 1 h 30, celle-ci a été omise pour donner un air de cohérence au nouveau récit officiel, bien mal ficelé. « Ne laissez jamais la vérité gâcher une bonne histoire. »

Deux AWACS américains sur zone

D'autres aspects problématiques sont plus techniques. J'ai à nouveau fait appel à l'expertise de mes amis pilotes de Boeing 777, qui, par chance, sont nombreux à habiter comme moi autour du port d'Aberdeen, au sud de l'île de Hong Kong. Le vol capté par le radar malaisien et décrit dans le rapport est extrêmement désordonné et chaotique. Son altitude et sa vitesse ne cessent de changer. Les vitesses enregistrées sont toutes supérieures à la vitesse de croisière moyenne et parfois même supérieures à la vitesse maximale possible d'un Boeing 777[194]. Mais ce n'est pas un problème en soi. « La vitesse au sol ne veut pas dire grand-chose, m'explique Jason. Avec un fort vent arrière, l'avion peut atteindre une vitesse au sol bien supérieure alors qu'il ne vole pas plus vite dans sa masse d'air. » Évidemment ! Cela dit, les brusques changements d'altitude mentionnés dans le rapport sont encore plus importants et plus curieux. L'avion détecté par les radars malaisiens monte et descend comme un yoyo, il passe de 35 700 à 31 100 pieds en l'espace de quelques minutes. Du jamais-vu pour un B777. « Je ne vois que deux explications possibles à ce retour radar, affirme Jason. Soit le radar n'était pas correctement calibré et ces données sont tout simplement fausses, soit l'avion a été pris dans un orage particulièrement violent. On peut perdre de l'altitude si on bénéficie de forts vents arrière qui s'arrêtent soudainement. Mais même dans ce cas, on ne perd pas 4 000 pieds [1 200 mètres] en quelques minutes. Cela n'existe pas. »

Or, il n'y avait pas l'ombre d'un orage important ni même de quelques nuages sur la carte satellite de la météo dans la région au moment où l'avion survolait la Malaisie d'est en ouest. Selon le rapport, les aéroports voisins n'ont signalé « aucun phénomène météorologique notable[195] ». Un autre détail intrigue le jeune pilote qui se plonge plus avant dans le rapport. Si le MH370 avait éteint son transpondeur ainsi

qu'on le suppose, comment l'avion détecté par Kota Bharu a-t-il pu renvoyer un code réponse à chaque contact ? « On ne change pas son squawk à moins d'y être invité par l'ATC et cela se fait manuellement depuis le poste de pilotage », m'affirme Jason. Devant les ultra-bizarreries de ces données pourtant fournies par le rapport officiel, la déduction la plus évidente qui s'impose est que, quel que soit cet avion, sa manière de voler ne correspond pas à celle d'un B777. Quant à l'émission des codes, elle contredit l'idée selon laquelle le MH370 aurait désactivé son transpondeur ! Autrement dit, tous ces indices conduisent à la même conclusion : l'avion décrit par ces données radar n'est sans doute pas le MH370.

Un technicien ayant de multiples années d'expérience auprès de plusieurs autorités de l'aviation civile, en Asie et en Europe, m'avait approchée en me proposant des informations sur les fameuses images radar de Malaisie, celles qui à ma connaissance n'ont jamais été communiquées, ni aux Australiens ni aux enquêteurs français. Je finis par trouver le moyen de le rencontrer, en Indonésie, trois ans après la disparition du MH370. Il m'affirma catégoriquement avoir vu sur ces images l'avion mystère à 47 500 pieds, puis à 2 700 pieds. Une information semblable qui n'a jamais été reprise dans le rapport officiel avait toutefois été rapportée par le *New York Times* une semaine après la disparition[196]. Des membres de l'IG, le groupe de scientifiques indépendants, l'avaient mise en doute. Elle alimentait la thèse d'un pilote super-compétent qui serait monté le plus haut possible pour perdre ses passagers, avant de voler très bas pour échapper à la couverture radar. Me voilà donc, assise entre un ventilateur poussiéreux et une petite mare à poissons dans un café hippie de Java, en train d'entendre une information que j'avais ignorée au départ, de la bouche d'un témoin direct qui m'assurait que ces images radar malaisiennes montraient bien un avion à très haute altitude. Pourtant, le plafond estimé d'un B777 est de 43 100 pieds ; et un avion ne doit jamais approcher, encore moins dépasser, les 45 000 pieds.

C'est en fait une preuve de plus que l'avion vu en train de voler d'est en ouest au-dessus de la Malaisie à une altitude de 45 700 pieds ne pouvait pas être le MH370. Quant au double spot apparaissant sur les

images radar dont on m'avait parlé, il était impossible qu'un avion, encore moins un B777, passe d'une altitude aussi élevée à une altitude aussi basse en un clin d'œil. À cet instant précis, le radar devait apercevoir deux avions différents. Cela coïnciderait en partie avec l'hypothèse de Victor Iannello, pour qui l'avion n'avait pas fait demi-tour comme on le supposait mais avait simplement croisé la route d'un autre avion. Et cela pourrait correspondre aussi en partie à la description donnée par certaines personnes sur la côte est de la Malaisie : un gros avion volant bas dans une direction inhabituelle.

Quand le rapport d'enquête final a été publié, en juillet 2018, il était évident que les enquêteurs eux-mêmes avaient des problèmes avec les données du radar militaire malaisien censé avoir vu le MH370. Voici deux passages du document officiel : « Il est apparu cependant que le changement d'altitude et de vitesse enregistré d'un "blip" à l'autre dépasse les capacités de l'appareil » (p. 3). « Certains écarts de vitesse et d'altitude ont été impossibles à reproduire même après plusieurs sessions de simulateur » (p. 6). Je suis toutefois ébahie par la façon dont les enquêteurs peuvent prétendre se fonder sur les « données radar » alors qu'ils expliquent eux-mêmes qu'elles sont incompatibles avec les capacités de l'avion…

Peu après que le monde eut appris la disparition de l'avion, Ghyslain Wattrelos fut informé par un contact fiable à Pékin que des AWACS américains (Airborne Early Warning and Control Systems) avaient joué un rôle dans la disparition du MH370. Ces avions de « contrôle et d'alerte aérienne avancée » sont en fait de très puissantes stations de détection radar volantes. Son informateur lui a donné cette information capitale dans les jours qui suivirent le 8 mars 2014 : « Il y avait deux AWACS américains sur la zone. Des AWACS immatriculés aux États-Unis. Les Américains savent ce qui s'est passé. Je ne peux pas vous en dire plus ». Ghyslain Wattrelos a raconté cet échange dans son livre paru en 2018[197]. Je pressentais l'importance de cette information, de par la qualité de sa source, mais il me fallut des années pour la saisir complètement. Car un AWACS ne fait pas que surveiller, il peut aussi, m'a-t-on dit, puissamment « brouiller » un champ magnétique, donc l'écho radar d'un avion.

Il y a quelque temps, un contact au Moyen-Orient m'avait confirmé que l'avion qui survolait la Malaisie n'était pas le MH370 comme l'avaient assuré les autorités, mais plutôt un AWACS singapourien, un IAI EL/W-2085, *made in Israel*. À partir de 2007, Singapour avait acquis quatre Gulfstream G550 modifiés, leurs « yeux dans le ciel ». Deux articles publiés par The Malaysian Insider, qui ne sont plus disponibles en ligne, parlaient d'un « appareil singapourien de surveillance aérienne et de contrôle » qui avait détecté un signal montrant le MH370 en train de faire demi-tour puis de monter de 3 280 pieds au-dessus de son altitude initiale de 32 808 pieds. La distance entre Igari et Singapour étant trop importante pour les radars terrestres, il était facile, connaissant les circonstances, d'en conclure qu'il s'agissait d'un « radar volant ». On pouvait supposer en effet qu'un grand nombre d'avions militaires survolaient la zone dans la période précédant la perte du MH370, puisqu'on était à quelques jours seulement du début de l'opération militaire tripartite « Cope Tiger » (impliquant les forces américaines, singapouriennes et thaïlandaises).

Une intense activité militaire aérienne dans la zone

J'ai d'ailleurs eu confirmation de la présence de cet « œil dans le ciel » singapourien et de nombreux autres avions militaires pendant et après la nuit du 7 au 8 mars, lorsqu'on m'a transmis les fichiers du radar de Pathum Tani, situé juste au nord de Bangkok. On y découvre plus de 1 600 vols par vingt-quatre heures, essentiellement des vols commerciaux au départ et à destination de Bangkok, mais aussi au départ et à destination de Kuala Lumpur et Singapour. Cette liste mentionne et identifie également plusieurs appareils militaires. Parmi eux, justement, au moins un AWACS singapourien portant le HEXcode 76E304. Un AWACS peut capter le trafic aérien dans un rayon d'au moins 400 kilomètres. Cet avion sait donc, lui aussi, exactement ce qui s'est passé dans la nuit du 8 mars 2014 au-dessus du golfe de Thaïlande. Cette liste indique également de nombreux autres avions militaires dont j'ai trouvé l'identité après quelques recherches. D'autres HEXcodes sont restés au stade de la charade.

Parmi ceux que j'ai pu identifier, l'avion noté sur la liste avec le HEXcode AE0805 n'est autre qu'un C-17 de l'US Air Force. Cet avion, généralement décrit comme le cheval de bataille de l'USAF, est un gros-transporteur. Celui-ci a volé deux fois dans le ciel de la Thaïlande, durant chaque fois deux heures et demie à trois heures et demie. Quand il est sorti de la couverture radar de Pathum Tani le 7 mars 2014, il était 23 h 35 min 35 s, heure malaisienne. Une heure plus tard, le MH370 décollait de Kuala Lumpur. Parmi les avions de l'USAF volant aux alentours de la Thaïlande pendant la journée et la nuit de la disparition du MH370, il y avait également un C-146A. Cet avion sert essentiellement à « fournir au commandement américain des opérations spéciales le transport souple, réactif et opérationnel des petites équipes nécessaires pour soutenir les commandements sur le théâtre des opérations spéciales (TOSC) ». Autrement dit, il dépose très discrètement des groupes de commandos partout où on en a besoin. Ce fichier mentionne également un C-130 immatriculé à Miramar, Californie, et un C-5B Galaxy. Le C-5 est l'un des plus grands avions militaires du monde ; il permet à l'USAF de « bénéficier d'une capacité de transport aérien stratégique lourd à portée intercontinentale grâce à son aptitude à transporter des charges hors gabarit et surdimensionnées ».

Sur la liste des avions militaires opérant dans la région dans les vingt-quatre heures au cours desquelles s'est produite la disparition du MH370, on trouve aussi des KC-135 Stratotankers et de nombreux autres appareils américains, mais aussi thaïlandais et singapouriens. Il y en avait tant que j'ai renoncé à tous les étudier… Ce qui est sûr et que ces données indiquent sans doute possible, c'est qu'il y avait une très forte activité militaire dans le ciel et dans la région pendant les jours et les nuits qui ont précédé et suivi la perte du MH370.

Évidemment, si le MH370 a été masqué par les deux AWACS américains qui « étaient sur place », cela pourrait expliquer la manière dont le signal du transpondeur a disparu des écrans de l'ATC, en diminuant progressivement 5 milles nautiques après Igari, ainsi que les contrôleurs aériens l'ont déclaré à la police, et cela expliquerait aussi pourquoi le bulletin ACARS de 1 h 37 n'est jamais arrivé : il a peut-être

été envoyé normalement par l'avion mais intercepté et bloqué par le brouillage des AWACS…

Il peut être utile de rappeler ici que selon la version officielle, c'est de l'autre côté de la Malaisie, à l'ouest, que le MH370 a été vu pour la dernière fois par le radar thaïlandais. Le détroit de Malacca est l'un des couloirs maritimes les plus denses et les plus stratégiques de la planète. C'est par là que passe tout le pétrole destiné à la Chine et au Japon, ainsi que, en sens inverse, une énorme partie des exportations chinoises à destination de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Afrique. Je m'y étais intéressée à l'occasion d'un documentaire sur la piraterie maritime diffusé sur Arte en 2006[198]. Les marines indonésienne, malaisienne et singapourienne surveillent la région de près. Et les bâtiments américains ne sont jamais très loin. Outre l'importance de la VII[e] flotte américaine (qui compte selon son propre site environ 70 navires et sous-marins, 150 avions et 20 000 hommes), dont la zone couvre tout le Pacifique et s'étend jusqu'au milieu de l'océan Indien, les États-Unis disposent d'une présence militaire navale et aérienne permanente à Singapour. Depuis les attaques du 11-Septembre, le rôle de Singapour comme base asiatique de la CIA, du MI6 et du Mossad ne s'est que renforcé.

Ce qui s'apparente à un niveau de laxisme exceptionnel, même dans le contexte malaisien, est d'autant moins crédible que la Malaisie est membre depuis 1971 du FPDA (Five Power Defense Agreement), l'Accord de défense des cinq puissances, qui rassemble le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Singapour et la Malaisie. En cas d'intrusion aérienne, des protocoles précis imposent à des avions de chasse de décoller en quelques minutes. Depuis les attaques du 11-Septembre, les tours jumelles Petronas[199] sont considérées comme une cible idéale d'attaques terroristes, ce qui a incité à une révision complète de ces procédures. Pourtant, dans la nuit du 7 au 8 mars, un gros avion aurait survolé l'espace aérien malaisien pendant quarante minutes sans susciter la moindre réaction ?

Plus surprenant encore, selon la version officielle, le MH370 a survolé la base aérienne de Butterworth, à Penang, où se trouve le centre du système de défense aérien intégré du FPDA, commandé par un *air vice-marshal* australien.

« Le descendre ? Les Américains l'auraient fait ! »

On a beaucoup reproché à la Malaisie son laxisme et son manque de professionnalisme. N'est-ce pourtant pas pour répondre précisément à ce type de situations – un avion non identifié survolant le territoire – qu'existe le fameux système de défense aérien intégré multipartite, dirigé par de « vrais pros », comme on l'a dit des Australiens à l'occasion des recherches sous-marines ? Pourquoi, alors, ce cas d'école n'a-t-il pas déclenché la moindre réaction à la base aérienne de Butterworth, sous commandement australien ? Est-ce parce que, comme dans le cas des radars, tout le monde dormait ? Ou est-ce que l'avion n'est tout simplement pas passé au-dessus du centre de défense aérienne des « cinq puissances » ? Pour donner une idée de la vitalité de ce petit accord militaire peu connu, moins de trois mois après la perte de l'avion, l'Australie s'est jointe à ses partenaires de la sécurité régionale (Nouvelle-Zélande, Malaisie, Singapour et Royaume-Uni) entre le 22 mai et le 4 juin pour l'exercice militaire « Bersama Shield 2014 », considéré comme l'« un des exercices les plus importants du Sud-Est asiatique ». Le 1er juin, les ministres de la Défense de ces pays se sont retrouvés à Johor Baru, en Malaisie, et ont visité la base de Butterworth à Penang. Ont-ils alors abordé l'inexplicable crise d'apathie aiguë dont a été saisie leur base sous commandement australien moins de trois mois plus tôt ?

Forte présence marine et aérienne, civile et militaire, radars, drones, AWACS et satellites : objectivement, le détroit de Malacca, tout comme le golfe de Thaïlande au sud de la mer de Chine, est parmi les pires endroits du monde pour espérer passer incognito ou disparaître mystérieusement.

C'est néanmoins dans ce contexte, nous dit-on, que la Malaisie a laissé passer un Boeing 777 qui ne communiquait plus avec le contrôle aérien et qui survolait le pays à contresens de sa route. Interrogé par la chaîne australienne ABC quelques semaines après la perte du MH370[200], le ministre de la Défense et des Transports malaisien, Hishammuddin Hussein, s'était ainsi justifié de son inaction : « C'était un avion de ligne ; de chez nous et dans notre espace aérien ; il n'était pas hostile,

nous ne sommes en guerre avec personne. Même si nous avions envoyé la chasse, que vouliez-vous que nous fassions ? Le descendre ? » Peu après ce commentaire pour le moins étrange et plutôt inapproprié de la part d'un ministre de la Défense, la journaliste Caro Meldrum-Hanna lui a habilement demandé : « Pourquoi le descendre s'il n'était pas hostile ? » Ce à quoi Hishammuddin Hussein a répondu par l'une des répliques les plus stupéfiantes de toute cette histoire : « Les Américains l'auraient fait ! » Pourquoi introduire les Américains dans le tableau alors qu'ils ont brillé par leur absence pendant toute cette crise ? Et sur quoi se fonde un ministre malaisien de la Défense pour affirmer publiquement que « les Américains » abattraient un avion civil ?

Hormis cette perle, le ministre de la Défense et des Transports a également laissé entendre que l'avion avait été identifié et jugé inoffensif. Mais puisqu'on nous a dit que le transpondeur était éteint, comment pouvait-il savoir que c'était l'inoffensif MH370 ? Et si on savait que c'était bien le MH370, totalement hors de sa route, n'y avait-il pas lieu, non pas de le « descendre », « comme l'auraient fait les Américains », mais au moins de s'en inquiéter ? L'explication de Hishammuddin n'avait aucun sens. Cette interview télévisée est un document stupéfiant, car outre les incohérences qu'y profère le ministre, son attitude – il est tendu au plus haut point – trahit, plus encore que ses gaffes, un immense malaise.

Nous voilà donc en mesure de conclure que, tout comme rien ne permet d'appuyer la thèse de l'« acte délibéré » avancée par le Premier ministre Najib le 15 mars, rien ne prouve que le MH370 a réellement fait demi-tour et survolé la Malaisie en sens inverse. Au contraire, le prétendu MH370 a plus de points communs avec un avion militaire qu'avec un Boeing 777. Aucune image radar brute, pas même de Malaisie, n'a été rendue publique pour confirmer que l'avion vu en train de survoler la Malaisie était le MH370. Rien ne justifie que le système de défense aérien intégré n'ait pas été activé par le passage d'un Boeing 777 au-dessus du centre de coordination du dispositif de défense aérienne des cinq puissances de Penang. À moins, bien sûr, que l'avion qui survolait la base n'ait été un avion militaire connu, accomplissant

une mission dont la base aérienne de Butterworth était parfaitement informée.

Certes, quand on a annoncé, quelques jours après la disparition du MH370, que le téléphone portable du copilote avait été détecté alors que l'avion passait au-dessus de Penang, cela ressemblait fort à une preuve que l'avion avait effectivement survolé la Malaisie. L'information a été largement diffusée mais la connexion n'a jamais été clairement établie ni confirmée, hormis par CNN, le 12 avril 2014, qui cite un « officiel américain » (encore un). Naturellement, beaucoup se sont demandé pourquoi un seul téléphone se serait connecté parmi les centaines de téléphones qui se trouvaient à bord. Selon les dossiers confidentiels de la police sur ce sujet, toutes les tentatives pour reproduire cette connexion telle qu'elle était décrite par la presse ont échoué lors de la reconstitution d'un vol réel transportant plusieurs téléphones à bord.

Dans l'un de ces fichiers, on peut lire :

> *Le 8 mars 2014 à 1 h 52 min 57 s, il a été rapporté que le téléphone portable du copilote du MH370 a été détecté sur le réseau mobile Celcom de Penang par le secteur 2 de la station BBFARLIM2. Une reconstitution du vol a été effectuée pour vérifier la capacité des stations du réseau Celcom, en particulier de la station BBFARLIM2, à détecter des téléphones portables en général et à bord d'un avion en vol en particulier. Au terme de l'exercice, les données recueillies indiquent quels téléphones portables objets du test ont été détectés par les différentes stations sur le trajet du vol reconstitué à différentes phases. Cependant, la station BBFARLIM2 ne fait pas partie des stations captées lors de la reconstitution.*

Autrement dit, on n'a pas réussi à reproduire la situation dans laquelle la connexion avec cette base a pu avoir lieu.

Cette connexion, annoncée à l'époque comme une grande nouvelle qui confortait l'idée du demi-tour et du survol de la Malaisie, n'a donc jamais été attestée, elle non plus. Un an plus tard, elle ne figurait même pas dans le rapport officiel. Avec le recul, et sachant en outre que le

MH370 n'a jamais été repéré par les radars malaisiens, cette histoire de connexion du téléphone portable du copilote a toutes les caractéristiques d'une fausse nouvelle, diffusée assez tôt pour donner corps au scénario du survol de la Malaisie.

Pas de preuve d'un acte délibéré, pas de traces radar crédibles d'un survol de la Malaisie et plus de connexion téléphonique…, il ne reste plus que les pings d'Inmarsat pour faire tenir la version officielle.

Le silence de Boeing est en soi un mystère, une anomalie notoire

Nous avons vu qu'Inmarsat jouit d'une excellente réputation dans le secteur : fiable, efficace, à la pointe du progrès. Tellement à la pointe que la firme est en mesure de tracer un avion qui a coupé tous ses moyens de communication, ce qui dépasse de loin ses obligations contractuelles.

Pourtant, dès le début, certains ingénieurs d'Inmarsat ont émis des doutes. L'un d'eux a même imaginé que « tout cela n'était qu'un vaste canular visant Inmarsat », que « l'avion était tombé et pendant ce temps-là, quelqu'un se faisait passer pour l'avion[201] ». Le doute a donc plané dès le départ, y compris au sein de l'équipe d'Inmarsat, quant à l'authenticité et à la fiabilité des pings sur lesquels repose toute la thèse du crash dans l'océan Indien. Or, parmi les acteurs les mieux placés pour piéger Inmarsat, il est difficile d'exclure Inmarsat elle-même.

Un ancien employé d'Inmarsat que j'ai rencontré à Jakarta, où j'étais en reportage après les attaques terroristes de janvier 2016[202], m'a dit qu'il y avait déjà plusieurs années, avant qu'il ne quitte l'entreprise, Inmarsat possédait la technologie lui permettant de localiser à tout moment les avions munis de son équipement, ce qui voulait dire qu'il n'était pas nécessaire de compter sur les fameux pings « poignée de main » pour savoir où se trouvait un avion, surtout en présence d'un satellite de communication[203]. Il a ajouté que les clients de la firme ignoraient l'existence de cette technologie.

J'avais eu vent de ces doutes lorsqu'un membre de ma famille m'a raconté que lors d'un dîner entre amis, l'un des convives a mentionné son intérêt pour l'histoire de cet avion soi-disant perdu mais localisé au beau milieu de l'océan Indien par les pings d'une société de satellites. Il

eut la surprise de se faire interrompre par l'un de ses amis, qui lui dit : « Laisse tomber, mon père travaille pour Inmarsat. Ils savent très bien ce qui s'est passé, l'avion n'est pas du tout là où on le cherche ! » L'anecdote m'a été rapportée par une personne fiable dont je n'ai pas lieu de douter. En revanche, lorsque j'ai voulu me faire confirmer l'information par ce « père qui travaillait pour Inmarsat », celui-ci a tout nié avec véhémence, en proie à une indéniable panique : « Tout ceci n'a jamais été ni mentionné ni entendu et ne doit strictement plus jamais être discuté. » Une réaction virulente évoquant davantage une énorme gaffe plutôt qu'un malentendu entre un père trop bavard et un fils inconscient de l'importance de l'information. J'avoue que celle-ci m'a troublée et fait redoubler de vigilance, dès le début de l'enquête, quant à la légitimité des « pings Inmarsat ».

Puisque Inmarsat pouvait théoriquement localiser n'importe quel avion équipé de ses instruments au moment de la perte de l'avion, l'entreprise avait dû consulter aussitôt ses données et voir par elle-même où se trouvait l'avion. Il ne lui aura fallu que quelques minutes, quelques heures au plus, mais pas des jours, pour confirmer la position approximative de l'avion. Or, Inmarsat a mis longtemps à délivrer son « explication ». « Ils n'ont rien dit au début parce que les premières recherches en mer de Chine du Sud leur semblaient correspondre à ce qu'ils savaient. Si l'avion avait vraiment poursuivi sa route vers le sud de l'océan Indien, ils auraient réagi tout de suite », m'a fait remarquer un MHiste qui avait élaboré sa propre explication, que je décrirai plus loin.

Fin 2016, j'ai eu connaissance d'un échange d'e-mails troublant, datant du 13 mars 2014, entre une proche des passagers français et Malaysia Airlines. L'auteure du message adressé à la compagnie aérienne y parle de sa détresse et demande surtout que MAS clarifie plusieurs points soulevés par les médias, qui laissent les familles perplexes. Elle évoque la possibilité qu'un missile ait été tiré en mer de Chine du Sud, ainsi que les débris trouvés sur la côte est de la Malaisie le 8 mars, les nappes de pétrole, le vaste champ de débris repéré par les satellites chinois et, surtout, la dernière information qui venait alors de sortir, selon laquelle l'avion aurait continué à voler plusieurs heures

après sa dernière localisation. L'employé de MAS lui répond par un message de sympathie contenant ce passage extraordinaire :

> *En ce qui concerne les déclarations des médias : l'information selon laquelle il existe des données montrant que l'avion a volé plusieurs heures après le dernier contact à 1 h 07 est fausse. Cette information nous a été réfutée par Boeing et Rolls-Royce.*

N'est-ce pas sidérant de lire que Malaysia Airlines infirme de manière aussi formelle, dans un message écrit, le scoop du *Wall Street Journal*, scoop qui va néanmoins être entériné quelques heures plus tard par une conférence de presse de la Maison-Blanche au cours de laquelle il est « confirmé » que le MH370 a bien continué à voler plusieurs heures après avoir disparu des écrans radar ? Dès lors, le scénario de l'avion continuant à voler plusieurs heures durant, d'abord démenti par Boeing et Rolls-Royce, devient le pilier du récit officiel. Boeing et Rolls-Royce n'avaient manifestement pas encore été « briefés » lorsqu'ils ont indiqué à Malaysia Airlines que leurs propres informations ne leur permettaient pas de penser que l'avion avait continué de voler pendant plusieurs heures. S'appuyant sans doute sur les mêmes informations que Boeing et Rolls-Royce, le ministre de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein, a lui aussi démenti le scoop du *Wall Street Journal* avec véhémence au cours des conférences de presse qui ont suivi, mais monsieur « Non-Non » avait déjà perdu tant de crédibilité à ce stade que personne ne l'a vraiment pris au sérieux. Au contraire, certains ont même dû penser que puisqu'il disait que c'était faux, c'était sans doute la preuve que c'était vrai…

Sans surprise, ni Boeing ni Rolls-Royce n'ont plus émis de commentaires sur cette question. Comme on l'a vu, le silence de Boeing dans cette affaire est en soi un mystère, une anomalie qui a surpris et même troublé le vaste secteur de l'aviation civile. Ce qui est sûr, c'est qu'Inmarsat n'a jamais accepté de communiquer l'ensemble de ses données auxquelles on s'est tant référées, ni aux scientifiques indépendants de l'IG, ni aux familles qui, comme on l'a vu, voulaient commanditer une enquête indépendante.

Logiquement, l'entreprise aurait dû souhaiter que le monde entier connaisse sa contribution exceptionnelle à la résolution de cette énigme incroyable. Tout scientifique publie ses données, divulgue sa méthode de recherche, ses calculs, expose sa théorie afin que ses pairs puissent les vérifier et au besoin les contester. Inmarsat adopte l'attitude inverse ; elle ne publie rien, reste silencieuse en s'abritant derrière sa loyauté envers la Malaisie. Elle refuse de donner des interviews, malgré les trois mille demandes de médias qu'elle reçoit en quatre jours[204]. L'entreprise renverra ensuite aux deux seuls programmes auxquels elle a accepté de participer : l'un de la BBC, l'autre pour CNN. Rien pour les médias chinois ou malaisiens. En décembre 2014, Mark Dickinson, le vice-président des « Opérations Satellites » chez Inmarsat, donne également une interview au magazine spécialisé *Satellite Today*. Quand je demande à mon tour une interview, à l'été 2015, le service de presse me suggère d'adresser mes questions au sujet d'Inmarsat à la Malaisie ou à l'Australie. Inmarsat ignore même les demandes d'informations officielles de l'enquête judiciaire française.

Que craignent-ils ? Qu'un œil critique soit capable de déceler des failles dans leur démonstration ? Des questions qui les mettraient en défaut ?

Il est temps de revenir au point de départ

Plusieurs observateurs ont en effet remarqué d'importantes anomalies dans le scénario soutenu par les pings Inmarsat. Commençons par la plus évidente : selon le récit officiel et les calculs savants d'Inmarsat, l'avion a fait demi-tour au point de passage Igari, alors que, comme nous l'avons vu, l'avion a été vu et entendu dix minutes plus tard et 67 kilomètres plus loin, au point Bitod, par le contrôle aérien de Hô Chi Minh.

En outre, la dernière communication radio confirmée avec le MH370 a eu lieu juste après 1 h 30. Le pilote du MH88 a dit avoir établi le contact avec le MH370 juste après 1 h 30 et avoir entendu quelqu'un, sans doute le copilote, marmonner quelque chose. Ce contact radio a été confirmé dans le sixième communiqué de presse, publié le 9 mars à 2 h 28, qui déclare : « Il s'est écoulé plus de vingt-quatre heures depuis notre dernier contact avec le MH370 à 1 h 30. »

« Inmarsat a fait plusieurs erreurs lorsqu'ils ont sorti leurs données. Mais une fois qu'elles étaient publiées, pour qu'elles soient crédibles, il fallait prétendre que le MH370 n'avait pas atteint le point Bitod… Pourtant, l'ATC de Hô Chi Minh l'a enregistré », me fait remarquer un MHiste très investi. En d'autres termes, pour que la version d'Inmarsat fonctionne, il faut faire abstraction des enregistrements de l'ATC vietnamien figurant dans le rapport officiel. La version d'Inmarsat et les relevés de Hô Chi Minh sont tout simplement incompatibles, tout comme la détection radar de 2 h 22. Si l'information donnée par l'ATC vietnamien est précise et exacte, comme on peut le penser, toutes les bases sur lesquelles s'appuie la démonstration d'Inmarsat sont fausses. Ce problème n'est-il pas assez énorme pour mériter une explication ?

C'est un secret de polichinelle qu'Inmarsat est une entreprise beaucoup plus sensible qu'il n'y paraît. Sa branche « Inmarsat Government » compte, parmi ses clients, les plus grandes armées du monde. Sous l'onglet « Qui sommes-nous ? » du site internet d'Inmarsat Government, on découvre que « sa vocation [est de] : servir le gouvernement des États-Unis ». On ne saurait être plus clair quant à la loyauté d'Inmarsat Government.

Pendant plusieurs années et jusqu'en 2011, Inmarsat a compté parmi ses principaux actionnaires Harbinger Group (27 %), l'entreprise américaine cofondée par Bush père et un ancien agent de la CIA. Par la suite, divers épisodes ont confirmé les liens entre Harbinger et l'agence de renseignements américaine. Signe de ses relations étroites avec le Pentagone, l'entreprise a annoncé le 20 mars 2014 que le général C. Robert Kehler, de l'armée de l'air américaine, rejoignait son conseil d'administration. Jusqu'à la fin 2013, le général Kehler dirigeait le Commandement stratégique américain, en rapportant directement au président américain et au secrétaire à la Défense pour toutes les opérations et tous les projets de l'ensemble des forces américaines en matière de dissuasion stratégique, d'espace et de cyberespace.

Lors du déplacement officiel du président chinois au Royaume-Uni, en octobre 2015, Xi Jinping n'a rendu visite qu'à une seule entreprise britannique : Inmarsat[205]. Cette visite a beaucoup surpris dans le milieu. « Car on sait tous qu'Inmarsat travaille en priorité pour les États-Unis

et pour le Royaume-Uni », m'a-t-on indiqué. Selon le *Financial Times*, le gouvernement chinois aurait signé un projet de plusieurs centaines de millions de dollars à cette occasion.

Certains MHistes se sont par ailleurs interrogés sur la mort subite d'un employé d'Inmarsat impliqué dans l'analyse des données du vol MH370. Ce contrôleur de satellites, jeune quinquagénaire en bonne santé, est mort le 17 mars 2014, au moment où la version définitive de la perte du MH370, celle du crash dans l'océan Indien, allait être annoncée. Il a été décrit par son patron comme un « membre clé de l'équipe[206] ». Intrigué par cette information, le MHiste Rand Mayer m'a raconté avoir rusé en appelant Inmarsat après les heures de bureau et avoir ainsi appris que cet homme, décédé d'une « crise cardiaque », s'appelait Stuart James Fairbairn. Sa notice nécrologique indique qu'il est mort « subitement mais paisiblement ».

En somme, que reste-t-il de la version officielle et de ses trois piliers ? À savoir, le premier : l'extinction de tous les dispositifs de communication par un « acte délibéré » ; le deuxième : le demi-tour et le survol de la Malaisie jusqu'au nord du détroit de Malacca ; et le troisième : le vol vers le grand sud selon les données d'Inmarsat ?

L'« acte délibéré », concept qui avait déjà servi pour incriminer injustement le copilote du vol EgyptAir 990 afin de masquer une défaillance technique (voir Addendum, p. 481), est une pure conjecture du Premier ministre Najib Razak. Pour ce qui est du survol de la Malaisie d'est en ouest, suivi du vol entre Sumatra et la Thaïlande, il n'y a pas la moindre image radar ni aucune autre trace crédible pour confirmer que le MH370 ait pris cette route. Quant au rôle joué par Inmarsat dans cette sombre affaire, on peut se contenter de dire, pour rester prudent, qu'il se caractérise par un manque surprenant de transparence et de coopération, tant vis-à-vis des médias que des familles.

Avec l'échec des recherches australiennes, qui se confirme au fil des mois puis des années, même les irréductibles cartésiens et les jusqu'au-boutistes de l'IG ont commencé à perdre confiance et espoir dans les données d'Inmarsat. Il y a désormais deux grandes écoles de pensée parmi les MHistes : ceux qui ne croient plus – car il s'agit bien

désormais d'une question de foi – en la validité des pings d'Inmarsat, et ceux qui continuent de croire aux pings, mais ils sont de moins en moins nombreux et de moins en moins crédibles.

Objectivement, la version officielle a tout d'un leurre. Sept ans après la perte de l'avion, la version des autorités quant au sort du MH370 est encore moins crédible que lorsqu'elle a été annoncée pour la première fois. Les recherches sous-marines menées par l'Australie dans les eaux internationales de l'océan Indien ont occupé les médias, maintenu l'attention du grand public et entretenu l'espoir des familles. Rien de plus. Quant aux débris trouvés sur la côte est-africaine, bien que trois d'entre eux aient été formellement estampillés comme pièces du MH370, aucune preuve incontestable n'a jamais été partagée. On a vu que de gros doutes demeurent quant à l'authenticité ou à la provenance du flaperon de La Réunion. Nombre d'informations livrées aux médias, qu'ils ont ensuite répétées, manquent crucialement de preuves. Parfois, elles ont été tout bonnement inventées. Les affirmations qui ont servi de fondement à la version officielle ont-elles été étayées par des documents ? Non… Or, à ce stade, le véritable sort de l'avion ne peut et ne doit être déduit que de ce que nous savons avec certitude.

Face à une version officielle aussi bancale, il est logique et raisonnable d'envisager un destin très différent pour le MH370. Peut-être un crash en mer de Chine près du golfe de Thaïlande, sans doute peu de temps après que l'avion a été vu pour la dernière fois par l'ATC de Hô Chi Minh au point Bitod à 1 h 30 ? Il est donc temps de revenir à la case départ, là où l'avion a été localisé pour la dernière fois, et d'y rechercher de vrais indices, des traces tangibles, des témoins sincères de ce qui s'est vraiment passé.

---

186. International Civil Aviation Organization (Organisation internationale de l'aviation civile, OACI).

187. Dans son premier rapport, MAS indiquait que « le contrôle aérien de Subang avait perdu le contact avec le vol MH370 à 2 h 40 ». Cet écart d'une heure n'a pas été expliqué.

188. Rapport « Factual Information: Safety Investigation for MH370 », *op. cit.*

189. D'après *The Australian* du 18 mars 2014, « le système n'était pas programmé pour surveiller l'ouest le jour du vol MH370 car il n'y avait pas de raison de le faire ».

190. Exercices annuels de défense aérienne tripartites (États-Unis, Thaïlande, Singapour).

191. Victor Iannello, « Some Observations on the Radar Data for MH370 », blog de Duncan Steel, 18 août 2015.

192. « *Never let the truth get in the way of a good story* », Mark Twain.

193. Entre 1 h 30 min 37 s et 1 h 37 min 22 s, un avion ayant pour code P3362. Entre 1 h 38 min 56 s et 1 h 44 min 52 s, un avion avec le code P3401. Quatre minutes plus tard, à 1 h 47 min 02 s, un avion ayant le code P3415 réapparaît, et il disparaît à 1 h 48 min 39 s. À 1 h 51 min 45 s, un aéronef, code P3426, apparaît sur l'écran radar de KL ATCC et il disparaît à 1 h 52 min 35 s.

194. La vitesse de croisière typique d'un Boeing 777 est Mach 0,84, soit 490 nœuds ou 905 kilomètres/heure à une altitude de croisière de 35 000 pieds. La vitesse de croisière maximale à la même altitude optimale de 35 000 pieds est Mach 0,89, soit 512 nœuds.

195. Les rapports météorologiques (METAR) émis à 16 heures, 17 heures et 18 heures UTC par les aéroports de Kota Bharu (WMKC), Kuala Terengganu (WMKN), Penang International (WMKP) et KLIA (WMKK) n'ont signalé aucun phénomène météorologique notable.

196. Michael Forsythe, Michael S. Schmidt, « Radar Suggests Jet Shifted Path More Than Once », *art. cit*.

197. Ghyslain Wattrelos (avec Gaëlle Legenne), *Une vie détournée*, Flammarion, 2018.

198. Florence de Changy, Patrice du Tertre, *Malacca, le détroit de tous les dangers*, Arte, 2006, 52 minutes.

199. Inaugurées en 1998, les tours jumelles Petronas ont été le plus haut gratte-ciel du monde jusqu'en 2004.

200. « LOST: MH370 », ABC's Four Corners, 19 mai 2014.

201. « Where Is Flight MH370 ? », BBC Two Horizon, 17 juin 2014.

202. Le 14 janvier 2016, huit personnes au moins ont été tuées et des dizaines blessées lors de fusillades et d'attaques suicides dans le centre de Jakarta, revendiquées par l'ISIL.

203. Pour une raison inconnue, le satellite de communication n'était pas opérationnel entre 1 h 21 et 2 h 25, heure à laquelle il s'est reconnecté et remis à fonctionner.

204. Mark Holmes, « Inmarsat Exec Talks About Operator's Role in Search for MH370 », Via Satellite, 15 décembre 2014.

205. Xi Jinping s'est rendu au siège d'Inmarsat à Londres le 22 octobre 2015.

206. *Idem*.

14

LE SCÉNARIO LE PLUS SIMPLE : UN CRASH EN MER DE CHINE

« La seule façon pour un avion […] de disparaître d'un écran radar, c'est de disparaître tout court : explosion en vol ou crash », m'avait déclaré l'ancien amiral Mohamad Imran[207] lorsque je l'avais rencontré en mars 2014, au tout début de cette enquête, au parlement de Kuala Lumpur. Il avait ajouté qu'ayant passé une bonne partie de sa vie professionnelle à regarder des écrans radar, il était certain que l'avion n'avait jamais fait demi-tour. J'avais toujours gardé ses remarques à l'esprit.

En cherchant à comprendre le comment et le pourquoi de la disparition du MH370, je me suis souvenue d'un concept étudié en classe de logique pendant mes cours de philosophie. Selon le principe de parcimonie (ou « rasoir d'Ockham »), lorsqu'il existe plusieurs explications possibles à un problème, celle qui exige le moins d'hypothèses nouvelles et qui cadre le mieux avec ce que l'on sait déjà de situations semblables est généralement la bonne. Une définition que je retrouve en ligne explique ainsi le principe :

> *Il ne s'agit pas de privilégier l'explication la plus « simple », mais plutôt celle qui est la plus économe en éléments nouveaux. En d'autres termes, on préférera une hypothèse qui fait appel à des phénomènes précédemment connus, compris et expliqués, plutôt qu'un scénario qui se réfère à des entités* nouvelles, vagues, ou encore mystérieuses, que l'on appelle d'ailleurs *hypothèse « coûteuse ».*

C'est un peu ce que l'armée américaine résume avec son « KISS principle » (*Keep It Simple, Stupid*), « faire simple et basique ». Le

scénario le plus simple, le premier qui vient à l'esprit dans le cas du MH370, est celui dans lequel l'avion a rencontré un problème catastrophique à proximité du lieu où il a disparu des écrans radar vietnamiens et malaisiens. Or, le dernier contact radio avec le contrôle aérien malaisien (ATC) a eu lieu à 1 h 19, lorsque le commandant a prononcé sa funeste et désormais célèbre phrase : « *Good night, Malaysian 370*. » L'avion a alors franchi le point Igari, à 1 h 22. Les contrôleurs aériens de Hô Chi Minh n'ont pas pu établir de contact radio avec le MH370, mais l'ont vu atteindre le point de passage suivant, Bitod, 37 milles nautiques (68,5 kilomètres) plus loin, à 1 h 30. C'est alors qu'un ultime contact radio de mauvaise qualité eut lieu avec un avion qui volait à proximité. Presque tout de suite après le point Bitod, les contrôleurs de Hô Chi Minh ont perdu tout signal radar. C'est donc à peu près à ce moment-là qu'a eu lieu la disparition la plus incroyable de l'histoire de l'aviation civile.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, plusieurs habitants et pêcheurs de la côte nord-est de la Malaisie ont vu des choses et entendu des bruits tout à fait inhabituels sur la mer cette nuit-là : « explosions », « bruit du ventilateur d'un moteur d'avion », un avion volant à basse altitude dont les lumières étaient « grosses comme des noix de coco », un grondement faisant penser à l'arrivée d'un tsunami… Je salue au passage le professionnalisme des journalistes locaux, qui ont fait un travail important en recueillant tous ces témoignages dans les heures et les jours ayant suivi la perte de l'avion. Des observations semblables ont également été recueillies dans la province voisine de Songkhla, en Thaïlande. Et il y a forcément eu d'autres témoins qui n'ont fait aucune déposition.

En fait, beaucoup d'habitants de la région ont attribué l'étrange activité observée cette nuit-là à l'aéroport de Hat Yai, qui est situé au milieu de la jungle thaïe, à 200 kilomètres de l'autre côté de la frontière avec la Thaïlande. « Dans la région, tout le monde sait que cet aéroport est une plaque tournante pour divers trafics. C'est l'aéroport le plus proche du point Igari, où a eu lieu le dernier contact radio, et il possède une piste assez longue pour y faire atterrir un B777 », m'apprend un ingénieur retraité originaire du Kelantan (nord-est de la Malaisie), quand il me contacte en 2018 pour me faire part de ses réflexions. Selon

son scénario préféré, le MH370 aurait donc atterri à Hat Yai, pour redécoller sous une nouvelle identité, celle d'un avion de fret. Il m'a suggéré de trouver un moyen de consulter le registre de l'ATC de cet aéroport pour vérifier l'activité de cette nuit-là. Sans trop vouloir le décevoir, je lui fis remarquer que l'avion ou les avions aperçus par les locaux pendant cette nuit-là, surtout celui qui volait très bas et avait « de grosses lumières », ne correspondaient vraiment pas à un B777. Je lui ai toutefois été très reconnaissante de m'avoir parlé de l'aéroport de Hat Yai et de m'avoir précisé que les gens avaient vu les avions voler vers la mer et vers le nord, ce qui ne correspondait pas du tout à l'itinéraire supposé du MH370 après son demi-tour présumé. Donc, non seulement ces témoignages contredisent le récit officiel, mais ils indiquent aussi que quelque chose de très inhabituel s'est produit au même moment dans la même zone.

Aux premières heures de la crise, la plupart des experts consultés ont privilégié le scénario de la destruction du MH370 en plein vol, précisément dans cette partie du monde. L'hypothèse du crash de l'avion à cet endroit plutôt qu'à des milliers de kilomètres concordait avec l'anecdote que m'a racontée Peter Chong, l'ami du commandant, et que j'ai déjà citée : dans la nuit du lundi 10 mars, alors qu'il se trouvait au-dessus du golfe de Thaïlande sur un vol Bangkok-Kuala Lumpur de MAS, le commandant de bord à qui il avait transmis ses condoléances lui avait fait passer un message disant : « L'épave sur votre gauche ».

« Le fait qu'on ne trouve pas de débris pour le moment semble indiquer que l'avion s'est sans doute désintégré à 35 000 pieds », a affirmé au cours des tout premiers jours à l'agence Reuters une source au sein de l'enquête[208]. Si l'avion était tombé encore intact de son altitude de croisière et s'était disloqué à l'impact avec l'eau, les équipes de recherche auraient dû trouver un champ de débris relativement concentré, a expliqué cette source, qui s'exprimait sous couvert d'anonymat parce qu'elle n'était pas autorisée à parler ouvertement de l'enquête. Mais il est vrai qu'il faut souvent trois à cinq jours pour localiser un champ de débris, fréquemment dispersé en plusieurs nappes.

Reuters a cité deux autres experts qui envisageaient une catastrophe instantanée. « Une disparition aussi soudaine fait penser que quelque

chose arrive si vite qu'on n'a pas le temps de lancer un *Mayday*, auquel cas l'acte délibéré est une possibilité à envisager, ou que l'équipage est trop occupé à gérer le problème qui est survenu », a déclaré Paul Hayes, directeur de la sécurité et de l'assurance au service assistance Ascend de FlightGlobal. Pour lui, « l'absence d'appel de détresse évoque une implosion par décompression de l'avion ou sa destruction par un engin explosif ». Et John Goglia, ancien membre du NTSB (Bureau national de la sécurité des transports) américain, d'ajouter : « Cela a dû être très rapide, car il n'y a pas eu de communication. »

Le ministère vietnamien de la Défense a lui aussi d'abord défendu la thèse du crash dans le golfe de Thaïlande. L'information publiée dans les premières heures suivant la perte du MH370 allait jusqu'à indiquer très précisément le lieu et l'heure du crash, au matin du 8 mars. En regardant de plus près les sites d'information vietnamiens, j'ai constaté avec surprise qu'au cours des quarante-huit premières heures, en tout cas au Vietnam, le crash du MH370 dans les eaux territoriales y était présenté comme une certitude. La première brève, publiée à 10 h 16 le 8 mars, sur le site Tuoi Tre News, citait un communiqué de la marine vietnamienne selon lequel « l'avion s'est écrasé à 1 h 40, à 153 milles nautiques [283 kilomètres] au large de l'île de Tho Chu ». Le chef du département des secours du ministère de la Défense vietnamien, le général Pham Hoai Giang, déclarait que « le département des secours vietnamien s'engagerait à participer aux recherches de l'avion accidenté de Malaysia Airlines » si les autorités malaisiennes lui en faisaient la demande.

J'ai aussi trouvé dans les archives de Vietnam Express, un autre important site d'information en ligne, que dès le matin du 8 mars, à 9 h 50, le Centre de recherches et de secours vietnamien (Vietnam Emergency Rescue Center) avait capté le signal de l'une des balises de détresse de l'avion à 120 milles nautiques (222 kilomètres) au sud-ouest du cap Ca Mau. Le site The Aviation Herald indiquait aussi à l'époque que « les équipes de secours vietnamiennes [avaient] capté un signal de détresse à environ 120 milles nautiques au sud de Ca Mau ». Cette information était potentiellement capitale, car le signal émis par les balises ELT[209] est unique et identifiable ; le système de localisation

Cospas-Sarsat, utilisé à l'échelle mondiale, sait exactement quelle balise correspond à quel avion, le signal capté ne pouvant venir d'aucun autre.

Le Vietnam suit le protocole d'urgence à la lettre

Si cette information est vraie, il n'en faut pas plus pour prouver que le MH370 s'est en effet abîmé à cet endroit précis. L'information a été relayée par la chaîne de télévision chinoise CCTV et l'agence de presse chinoise Xinhua, mais ignorée par les médias occidentaux, peut-être parce que Cospas-Sarsat, organisation intergouvernementale basée à Montréal, ne l'a ni confirmée ni réfutée. Il faut dire que les radiobalises de détresse ELT ont un piètre palmarès d'efficacité ; leur principal défaut est de ne pas se déclencher systématiquement, comme elles le devraient, lors de l'impact ou au contact de l'eau. En revanche, si elles se déclenchent, les données qu'elles transmettent sont forcément correctes.

Il est également possible que l'information au sujet du signal ELT soit erronée. La traduction du vietnamien est un véritable casse-tête, m'ont dit des gens qui pensaient que je suivais une fausse piste. Une phrase parlant d'un simple signal en vietnamien avait pu se transformer en « signal de détresse ELT » en anglais. Mais les traductions élaguent plutôt les détails, il est rare qu'elles en rajoutent. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas trouvé d'autres mentions de cette information, au-delà des captures d'écran faites par des MHistes au moment de sa publication. Et Cospas-Sarsat n'a jamais répondu à mes demandes.

Le 8 mars 2014, les autorités vietnamiennes semblent néanmoins avoir suivi le protocole d'urgence à la lettre. Elles ont demandé à tous les navires se trouvant dans le voisinage immédiat du dernier point de contact de se mettre à la recherche de l'avion. À 4 h 03 UTC (11 h 03 heure locale au Vietnam) ce jour-là, la base terrestre Land Earth Station[210] (LES) de Haïphong a envoyé un appel de détresse général par message EGC[211]. J'ai vu une photo du télex prise par un marin avec son téléphone. En voici le texte :

PRIORITÉ : MESSAGE DÉTRESSE
MAYDAY

DE HAÏPHONG
LES
À TOUTES STATIONS
REÇU DE
VUNGTAU MRCC
À 1720 (UTC)
7 MARS 2014, AVION MAS 370
PAVILLON MALAISIE, CONTACT PERDU ET
CRASH [POSSIBLE]
DERNIER CONTACT POSITION 06-56' N, 103-35' E
239 PASSAGERS.
NAVIRES SUR ZONE DOIVENT CHERCHER
ET PORTER SECOURS IMMÉDIATEMENT.
PRIÈRE RAPPORTER TOUTE INFORMATION DIRECTEMENT À
VUNGTAU MRCC.

Tous les bateaux présents dans la région ont dû recevoir ce message. Le centre de coordination et de sauvetage (MRCC) de Vung Tau se trouve non loin de Hô Chi Minh, à la pointe sud du Vietnam. De son côté, un marin malaisien a fait une capture d'écran du NAVTEXT[212] reçu sur son bateau quand la nouvelle a été connue, à 12 h 18. On y voit exactement le même message, ce qui confirme la diffusion de l'appel de détresse général.

Dès 8 heures le matin du 8 mars, des médias chinois et vietnamiens parlent aussi d'un SOS envoyé par l'avion, ce qui semble indiquer qu'il n'a pas fait demi-tour mais s'est crashé dans les quatre-vingt-dix minutes suivant la perte de contact. Comme nous l'avons vu au chapitre 2, selon une information publiée ce matin-là par le China Times (un journal en ligne taïwanais de tendance pro-chinoise) et presque au même moment sur China.com (un site d'information chinois), les pilotes du MH370 auraient demandé l'autorisation d'effectuer un atterrissage d'urgence. Plusieurs versions de cette information extraordinaire ont largement circulé sur Internet. À l'époque, Taijing Wu, un ami taïwanais qui avait travaillé pendant plusieurs années pour le China Times, a traduit pour moi les quelques lignes de ce message vraiment étrange et intrigant :

L'ambassade des États-Unis en Chine a annoncé qu'une unité des forces américaines basées à U-Tapao en Thaïlande a capté un signal de détresse (SOS) provenant du MH370 à 2 h 43. Le pilote demandait l'autorisation d'effectuer un atterrissage d'urgence, disant que l'avion était sur le point de se désintégrer. L'armée américaine a transmis l'information aux autorités malaisiennes.

Cependant, le journaliste taïwanais du China Times à qui était attribué l'article a refusé d'indiquer la source de cette information : un communiqué de l'ambassade américaine, le communiqué d'une agence de presse, une fuite provenant d'une source directe ou tout autre chose ? Il n'a eu de cesse de répéter à Taijing qu'il n'était « pas approprié » de parler de ce bref article et, pour finir, « qu'il ne se souvenait de rien ». Son attitude évasive n'a fait que renforcer l'incertitude entourant cette information, pourtant cruciale si elle était avérée.

Des habitués des forums Internet et de Twitter ont continué pendant un certain temps à rappeler que John Kerry, alors secrétaire d'État américain, avait lui-même retweeté cette information depuis son propre compte Twitter. Si ce tweet a existé, il a vite été effacé, car je n'ai trouvé que des posts ou des tweets y faisant allusion, mais aucun « retweet » ni aucune capture d'écran de l'original. J'ai demandé par la suite à un collègue de l'agence officielle chinoise Xinhua s'ils avaient, pour leur part, jamais transmis cette information. Il m'affirma que non. D'après lui, la nouvelle ne venait pas de Xinhua, et bien qu'il ait à l'époque couvert l'affaire du MH370 en se rendant d'abord au Vietnam puis ensuite en Australie, cela ne lui disait rien.

Vers le milieu de l'année 2016, le même journaliste de Xinhua m'a recontactée pour me dire que, d'après ses propres recherches, le message venait en fait d'un faux compte Weibo (plateforme chinoise de micro-blog) au nom de l'« ambassade des États-Unis d'Amérique à Pékin ». Malgré le nom et le drapeau américain, il avait remarqué qu'il ne correspondait pas au vrai compte de l'ambassade américaine, car les caractères chinois du nom étaient différents : « Ambassade des États-Unis d'Amérique », au lieu de « Ambassade américaine ». J'avoue que tout cela me rendit un peu perplexe. Le mystère venait de s'étoffer d'une nouvelle énigme. D'autant que je n'étais pas franchement convaincue

par son explication. Après tout, l'ambassade américaine en Chine pouvait inscrire son nom de façon légèrement différente sur son compte Weibo et son compte Twitter. En plus, il était peu probable qu'un journaliste fabrique une information aussi sophistiquée, avec des détails aussi spécifiques que le nom d'une base aérienne thaïlandaise peu connue, U-Tapao en l'occurrence, et une heure précise, 2 h 43. Et pourquoi se cacher derrière l'ambassade américaine si le but est de faire fuiter une information au sujet de l'avion disparu, surtout dans les toutes premières heures de la crise ? Certes, les services secrets ont coutume d'agir ainsi – envoyer les gens sur des fausses pistes aboutissant à des impasses – et mon collègue de Xinhua était peut-être lui-même en service commandé pour me décourager de continuer à m'intéresser à ce message. Mais son intervention m'a plutôt donné envie de regarder de plus près le contenu et les conséquences de ce message, en considérant, à titre d'hypothèse, qu'il était authentique.

La menace d'une désintégration imminente

Il est intéressant que l'annonce du message fasse état d'une autre base militaire utilisée par les Américains dans la région. Située dans le sud de la Thaïlande, U-Tapao est une base militaire aérienne utilisée de façon ponctuelle par l'armée américaine. Je dois avouer que, comme pour Diego Garcia, je n'en avais jamais entendu parler auparavant. U-Tapao a pourtant été au cœur des opérations américaines pendant la guerre du Vietnam et a à nouveau servi à l'armée américaine pendant les guerres d'Afghanistan et d'Iraq (et ce malgré la neutralité officielle de la Thaïlande). On suppose, depuis les révélations d'Amnesty International et du *Washington Post* datant de 2005, que la base a également abrité l'un des « sites noirs » (centres clandestins de torture) de la CIA. U-Tapao est équipée d'une piste de trois kilomètres, assez longue pour permettre à un B777 d'y atterrir. Si l'heure indiquée, 2 h 43, correspond à l'heure locale, cela signifierait que l'avion a continué à voler pendant une heure et vingt-quatre minutes après son dernier contact radio avec l'ATC de Kuala Lumpur (à 1 h 19). Puisque nous avons écarté l'hypothèse du demi-tour, la trajectoire la plus probable de l'avion est celle correspondant plus ou moins à son itinéraire initialement prévu.

Le message indiquait en outre qu'à 2 h 43, le MH370 était « sur le point de se désintégrer » et que les pilotes essayaient désespérément d'informer l'ATC de son atterrissage forcé et imminent, dans le but sans doute d'activer les opérations de secours. Il a dû être envoyé par VHF. Le message précise qu'il a été capté par « une unité de l'armée américaine basée à U-Tapao », ce qui semble indiquer que le signal a été détecté par un avion militaire américain basé à U-Tapao et qui était en vol à ce moment-là. Le militaire américain de garde cette nuit-là qui, le premier, a relayé l'information au nom de l'ambassade a sans doute cru bien faire. Mais l'annonce a été très vite retirée et effacée le plus largement possible, en raison des conséquences irréversibles qu'elle entraînerait. Si ce message a réellement existé et a effectivement été envoyé par le MH370 à 2 h 43, l'énigme est résolue.

Pendant des années, j'ai réfléchi à cet incroyable message demandant l'autorisation d'un atterrissage d'urgence parce que l'avion était sous la menace d'une désintégration imminente. Le temps passant, j'ai fini par tomber sur ce qui me semble être la preuve que le MH370 a bel et bien envoyé ce message.

Ce n'est que vers la fin de l'année 2019 que Patricia Thomas, une MHiste de la première heure, puits de science et de ressources avec qui j'avais établi depuis longtemps une relation de confiance, m'a fait part d'un nouvel indice qu'elle pensait m'avoir signalé il y a longtemps mais auquel je n'avais pas vraiment prêté attention. Dans la nuit du 7 au 8 mars, un pilote de Vietnam Airlines qui volait dans la région de Thua Thien-Hue, dans le nord de la partie centrale du Vietnam, a déclaré avoir entendu un message de détresse sur la fréquence d'urgence, quelque part au nord de l'aéroport international de Phu Bai. Sa déclaration avait été reprise par un journal vietnamien, le *Southern Daily*, et par la télévision vietnamienne. Mais aucune agence de presse internationale ne l'a mentionnée. Le témoignage de ce pilote semble prouver que le MH370 a effectivement réussi à envoyer un message de détresse juste avant de s'écraser, peu après 2 h 43. La portée d'un signal VHF d'un avion se calcule avec cette formule simple : Portée en milles nautiques = 1,23 × Racine carrée de l'altitude de l'avion (en milliers de pieds). Donc, si le MH370 était toujours à 35 000 pieds, sa

portée VHF aurait été d'environ 230 milles nautiques. Et s'il avait déjà perdu de l'altitude et n'était plus qu'à 15 000 pieds, son message n'aurait été recevable qu'à 150 milles nautiques alentour.

Si j'arrivais à confirmer ce scénario par d'autres éléments, cela situerait le crash dans une partie de la mer de Chine qui n'a absolument pas été prise en compte ni explorée.

La déclaration du pilote de Vietnam Airlines m'a incitée à relire la retranscription des échanges triangulaires qui eurent lieu pendant la nuit fatale entre le centre des opérations de MAS et les contrôles aériens de Hô Chi Minh (HCM ATC) et de Kuala Lumpur (KL ATC). J'imagine, en relisant ces dialogues kafkaïens, l'inquiétude et la confusion des contrôleurs aériens face à cette situation inédite, qui restera sans doute la plus tragique et la plus déroutante de toute leur vie professionnelle : un quart de nuit routinier soudain interrompu par les bizarreries d'un Boeing 777 devenu invisible et muet. Quel autre moyen de savoir où est passé cet avion que de fixer nerveusement ses écrans et de s'appeler d'un centre à l'autre pour se tenir au courant ? L'enregistrement de leurs conversations a été publié (au moins partiellement) en annexe du premier rapport provisoire[213].

« L'avion est en train d'atterrir à XXXX [inintelligible] »

Pour un lecteur qui n'a pas l'habitude des dialogues entre contrôleurs aériens, leur échange peut ressembler à du charabia ; outre le jargon du métier, il est truffé de fautes de grammaire, de répétitions, de « ah », de « euh » et de « *lah* » à la fin des phrases. Tout a été noté. C'est à se demander si la retranscription n'a pas été rédigée avec l'intention de ridiculiser les personnels malaisiens et vietnamiens et de réduire ainsi la crédibilité de leurs conversations, pourtant extrêmement importantes. Reste que pour quiconque connaît un peu le *manglish* (façon malaisienne de parler l'anglais, avec laquelle j'ai eu l'occasion de me familiariser pendant mes années en Malaisie), l'échange est en fait assez facile à comprendre.

La situation est néanmoins particulièrement déroutante. Peu après la perte du contact radar, juste après le passage du point Bitod à 1 h 30, le centre des opérations de Malaysia Airlines signale aux contrôleurs de

KL : « En ce qui concerne [l'avion de] la compagnie Malaysia Airlines l'avion est toujours en vol, quelque part au-dessus du Cambodge. »

Les contrôleurs aériens du côté de la Malaisie ont donc alors dû être rassurés de savoir que leur avion, que le Vietnam n'arrivait pas à contacter, était toujours en vol. Ils ont dû certes se demander pourquoi l'avion n'apparaissait pas sur les écrans des ATC du Vietnam et du Cambodge, mais c'était désormais à leurs homologues de l'autre côté du golfe de Thaïlande de s'en préoccuper puisque, à ce stade, le MH370 n'était plus à leur portée. Donc à 2 h 04, les contrôleurs de Malaisie transmettent l'information à l'ATC de Hô Chi Minh et leur suggèrent de s'adresser à l'ATC du Cambodge pour essayer de localiser l'avion. Cela semble logique.

Trente minutes plus tard, à 2 h 33, le contrôleur aérien malaisien contacte à nouveau son interlocuteur de Malaysia Airlines en fonction au centre des opérations de MAS, pour l'informer que l'ATC du Vietnam a toujours un « contact négatif » (pas de contact radio) et « pas de cible radar » du MH370. Il ajoute : « Un peu plus tôt, nous avons vérifié avec [vous] MAS, quelqu'un de chez vous a dit que l'avion était toujours en vol et que vous aviez envoyé un signal à l'avion ? » « Oui », répond le centre des opérations de MAS, qui confirme alors à l'ATC de KL : « L'avion envoie toujours le message de progression […] message de position. » Et il précise même les coordonnées de l'avion : « N14.90000, E109.15500 ». Elles situent le MH370 sur la côte du Vietnam, non loin de Da Nang, à proximité immédiate de la petite île Ly Son. Ainsi, d'après ces enregistrements officiels, l'avion vole toujours, sinon sur son itinéraire exact, du moins dans la direction de sa destination. Mais une nouvelle confondante tombe presque tout de suite après.

À peine sa conversation avec le centre des opérations de MAS terminée, l'ATC de KL appelle son homologue de l'ATC de Hô Chi Minh au Vietnam. Il est alors exactement 2 h 37 min 50 s. Et, sans préavis, comme si l'événement se produisait en direct sous ses yeux, le contrôleur de Hô Chi Minh qui suivait l'avion depuis un peu plus d'une heure annonce soudain : « L'avion est en train d'atterrir à XXXX [inintelligible][214]. » Deux secondes plus tard, comme on pouvait s'y attendre, l'ATC de Kuala Lumpur demande : « Répétez. » Une seconde

plus tard : « Répétez, répétez pour le Malaysia trois sept zéro. » Et après encore quelques secondes, le contrôleur de Kuala Lumpur partage la nouvelle qu'il vient d'apprendre du centre des opérations de Hô Chi Minh : « Affirmatif Malaysia trois sept zéro toujours en vol continue d'envoyer rapport de position à la compagnie OK à la compagnie aérienne OK dernière heure un huit trois trois [18.33] heure un huit trois trois [18.33] l'avion a passé position un euh [sic] un quatre neuf zéro zéro zéro zéro [14.90000]. » Malheureusement, la retranscription de cet échange stupéfiant s'arrête là.

Il est pour le moins surprenant de trouver cet échange dans le rapport provisoire. Il contredit le récit officiel de façon si flagrante qu'on se demande comment on a pu le laisser là. Selon la version officielle, l'avion, à ce moment-là, était censé se trouver sur la façade ouest de la Malaisie, s'apprêtant à contourner l'Indonésie et mettre le cap vers le grand sud, et certainement pas à l'est du Vietnam, prêt à entrer dans l'espace aérien chinois. Et cette incroyable discussion à trois a été imprimée dans le rapport provisoire ! J'ai lu et relu ces bribes de conversation et, pendant longtemps, je me suis demandé comment il fallait les comprendre. À force de cumuler les indices, elles m'ont soudain paru non seulement plausibles, mais terriblement réelles, car compatibles avec plusieurs autres éléments, à commencer par le fameux message de détresse de 2 h 43 demandant un atterrissage d'urgence. En réalité, les cinq premières déclarations de Malaysia Airlines situaient très clairement la perte du contact avec l'avion à 2 h 40. À partir de la sixième, l'heure a été changée, de 2 h 40 à 1 h 30.

A-t-il pu s'agir d'une erreur ? En fait, cette information stupéfiante aurait été officiellement écartée une heure plus tard. Selon le même rapport officiel, à 3 h 30, « le centre des opérations de MAS a appelé [le contrôle aérien] et a admis, en s'entretenant avec le contrôleur radar, que le suivi du "flight tracker21" était basé sur une projection et qu'il ne pouvait servir de référence fiable pour les recherches ou la localisation de l'appareil (entrée du registre du Superviseur de veille) ». Cette nouvelle intervention de Malaysia Airlines, qui a pour effet d'invalider tout ce qui a été dit dans les minutes cruciales ayant précédé, pose cependant plusieurs problèmes. Tout d'abord, un système de suivi automatique de vol n'émet pas de message de positionnement. Cela n'a

aucun sens. En plus, techniquement, cette mise au point présumée (visant essentiellement à relativiser la crédibilité de l'échange entre les deux centres de contrôle aérien) est censée venir du « carnet de bord du superviseur de veille », mais il n'en existe aucun enregistrement vocal. On n'a donc aucune trace de cet « appel ». Pas trace non plus des autres entrées de ce registre. Et tout simplement pas trace de ce registre. Pourquoi cette conversation capitale n'aurait-t-elle pas été enregistrée comme toutes les autres et pourquoi des entrées aussi importantes du registre du superviseur n'ont-elles pas été incluses dans l'annexe ? Nous voilà donc en présence d'un dialogue stupéfiant, mentionné dans le rapport officiel, dans lequel un contrôleur vietnamien dit « en direct » à son homologue malaisien que « l'avion est en train d'atterrir ». Et pourtant cet échange devrait être une erreur sur la base d'une autre conversation qui elle, n'est enregistrée nulle part sauf dans un « registre du superviseur de veille », lequel n'a jamais été présenté… N'est-ce pas extraordinairement étrange ?

Deux secousses sismiques inhabituelles

Quand certains journalistes ont demandé au début de la crise comment il se pouvait que le centre des opérations de MAS ait indiqué que l'avion continuait sa route au-dessus du Cambodge, il leur a donc été répondu que le signal identifié et annoncé était celui du traqueur et non celui de l'avion. Mais il m'a fallu plusieurs années pour réaliser que cela ne tenait pas debout. Le centre des opérations de MAS ne pouvait en aucun cas recevoir un signal de position du MH370, lequel exigeait un téléchargement s'il s'agissait, comme cela avait été affirmé, d'un déplacement fictif réglé en mode automatique. D'autant que s'ils avaient sous les yeux le signal d'un itinéraire automatiquement préprogrammé, celui-ci aurait suivi le plan de vol normal et n'aurait eu aucune raison de s'aventurer en territoire inconnu. Mais personne n'a envisagé ce scénario, qui est pourtant décrit noir sur blanc en annexe du rapport provisoire.

Quand le 8 mars, en milieu d'après-midi, le Vietnam déclenche les opérations de recherches, toute l'action se concentre au sud du Vietnam, à des centaines de milles nautiques de là. Un bateau des garde-côtes, le

CSB 2001, et le bateau de recherches et de secours *SAR 413* sont sollicités, tandis qu'un avion AN26 décolle de l'aéroport Tan Son Nhat à Hô Chi Minh. « Ils se dirigent au sud, vers l'endroit où l'avion s'est écrasé à 1 h 40, heure locale (18 h 40 GMT vendredi) », relate *Tuoi Tre News* en milieu d'après-midi. Un autre AN26, six hélicoptères et neuf navires vietnamiens sont en stand-by. Les autorités vietnamiennes annoncent le samedi que plusieurs navires vont passer la nuit « sur la zone du crash ». Mais de quelle zone de crash parlent-elles ?

Plusieurs médias, locaux et internationaux, rapportent également que des avions militaires vietnamiens ont repéré des traînées de pétrole au large des côtes, peut-être laissées par le MH370. « Deux de nos avions ont aperçu deux traînées de fioul de quinze à vingt kilomètres de long s'étirant parallèlement à 500 mètres environ l'une de l'autre », déclare le général Vo Van Tuan, chef d'état-major adjoint, à la télévision publique VTV. « Nous avons envoyé des navires sur le site des traînées de pétrole suspectes. Ils devraient arriver sur zone cette nuit. C'est très probablement un signe de l'avion disparu. » Le vice-amiral Ngo Van Phat, qui participait à la direction des opérations de recherches, dit à l'AFP plus tard ce jour-là : « Je pense que les traînées de pétrole ont très probablement un lien avec l'avion disparu. Cependant, il nous faudra vérifier très soigneusement quand nos bateaux de sauvetage arriveront sur place. » Il précise que les bateaux sont à environ une heure de la zone où se trouvent les traînées et devront sans doute explorer une vaste étendue de mer dans l'obscurité. Le samedi soir, le *Straits Times*, basé à Singapour, tweete : « Le #Vietnam a localisé une colonne de feu, des traînées de fioul au large de ses côtes. »

Le MH370 avait encore quelque quarante tonnes de carburant en soute au moment de son passage au-dessus des eaux vietnamiennes. Si les traînées de fioul ont quelque chose à voir avec la perte de l'avion, cela indiquerait qu'il s'est abîmé en mer ; s'il avait explosé en vol, le kérosène se serait évaporé. Le lendemain, le *New York Times* cite Lai Xuan Thanh, le directeur de l'aviation civile du Vietnam ; selon lui, la découverte des traînées de pétrole est peut-être le premier indice permettant de localiser l'avion. Les recherches sont interrompues à la tombée de la nuit à cause du manque de visibilité, mais les bateaux restent en alerte.

Dimanche 9 mars 2014 au matin, un photographe de *Tuoi Tre News* embarqué à bord d'un AN26 de l'aviation vietnamienne prend en photo une immense traînée de fioul, que le pilote de l'avion, le lieutenant-colonel Hoang Van Phong, avait repérée à quatre-vingts kilomètres du lieu supposé du crash. Le pilote ajoute que la couleur des traînées s'est éclaircie et qu'elles risquent de disparaître dans les deux jours sous l'effet du vent. Les images satellite chinoises d'objets aperçus à vingt kilomètres les uns des autres datent également du matin du 9 mars mais, curieusement, elles ne sont rendues publiques que trois jours plus tard (voir chapitre 2). On y voit trois très grands objets distants de 11 milles nautiques (20 kilomètres) les uns des autres, mesurant 13 × 18, 14 × 19 et 24 × 22 mètres, à 121 milles nautiques (225 kilomètres) à l'est-sud-est d'Igari. Comme le gouvernement chinois a mis du temps à annoncer la découverte des débris, les deux avions vietnamiens dispatchés vers la position identifiée par la Chine ont survolé la zone pendant plusieurs heures sans rien voir. L'épisode a été relaté sur le site The Aviation Herald, qui retrace avec précision la chronologie des événements : « Le chef du gouvernement chinois a ordonné aux navires chinois présents sur la zone "d'essayer encore plus" de retrouver les débris identifiés sur les images satellite. » Le directeur de l'aviation civile chinoise (CAAC) a déclaré que les images satellite chinoises montraient de la fumée et des objets flottants, mais « à ce stade, la CAAC ne peut pas confirmer que ces objets ont un rapport avec le MH370 ».

L'université de Science et de Technologie de Chine à Hefei, capitale de la province de Anhui, apporte un autre indice d'une possible catastrophe dans le sud de la mer de Chine en annonçant que deux incidents sismiques inhabituels indiquent peut-être l'emplacement du crash. Ces relevés suggèrent qu'un crash aurait eu lieu près du dernier point de contact[215], l'heure communiquée par les Chinois le situant à 2 h 55 le 8 mars 2014, soit douze minutes après le mystérieux message prédisant la désintégration de l'appareil. Bizarrement, cette information en provenance de Hefei est aussitôt contredite par les analystes du Centre national d'information sur les tremblements de terre du Service géologique américain, qui le réexaminent et arrivent à une tout autre conclusion[216]. La contre-analyse des scientifiques américains écarte

complètement les conclusions chinoises qui ont été tirées des deux relevés inhabituels. Elle situe les secousses sismiques (de magnitude 2,7) non plus dans le golfe de Thaïlande, mais sur la côte ouest de Sumatra[217]. Je m'étonne de voir une institution scientifique américaine se soucier ainsi de « rétablir la vérité » avec autant de véhémence au sujet de la localisation de deux incidents sismiques inhabituels. Avec l'aide d'un collègue chinois, nous avons demandé à l'université de Hefei si leurs homologues américains émettaient souvent des avis sur leurs résultats. « Jamais », nous a-t-on répondu. Je me demande bien pour quelle raison les Américains ont-ils tenu à démentir l'existence de ces « deux secousses inhabituelles » situées à proximité du dernier point de contact… Ces secousses posent-elles un problème ?

Ces deux secousses, qui se sont produites à proximité du lieu où le MH370 a disparu des écrans radar, mais plus d'une heure après son passage à cet endroit, ont fait travailler mon imagination, jusqu'à ce que je tombe sur un autre « épisode sismique inhabituel » du même type, dû en réalité à une explosion sous-marine provoquée par une opération militaire. En juillet 2016, le Service géologique américain a enregistré un « événement sismique rare » d'une magnitude de 3,7 au large des côtes de Floride, une région aussi placide, sur le plan tectonique, que le golfe de Thaïlande. Quelques jours plus tard, il était officiellement attribué à un « essai d'explosion navale ». Selon le site Internet DefenseNews.com, la marine américaine avait fait cet essai pour évaluer la résistance d'un navire de combat situé à proximité. Il est donc possible que les deux épisodes sismiques inexpliqués détectés et commentés par les scientifiques chinois aient également été dus à des explosions. Des explosions de quoi ? On peut se le demander. Dans quels autres cas déclenche-t-on des explosions au fond de la mer ?

Un vaste champ de débris métalliques

Dans toutes les armées ou presque, la règle veut qu'on détruise un navire ou un avion coulé, par l'ennemi ou par accident, pour faire disparaître l'armement transporté qui n'a pas servi (UXO, Unexploded Ordnance) et empêcher l'ennemi d'en récupérer la technologie. Un vieux manuel publié par le ministère américain de la Défense[218] stipule

explicitement : « Un incident impliquant un avion accidenté pose un problème majeur d'EOD [Explosive Ordnance Disposal, destruction de l'armement explosif] », donc « la façon la plus rapide et la plus simple de faire disparaître un armement qui n'a pas explosé est de le détruire là où il se trouve ; c'est la méthode à privilégier avant toute autre, dans tous les cas où les circonstances le permettent ».

Est-il plausible qu'il y ait eu une collision en plein vol entre deux avions militaires ou un accident cette nuit-là, non loin des points Igari et Bitod ? Si un crash a eu lieu près d'Igari, cela pourrait expliquer aussi les traînées de fioul observées dans le golfe de Thaïlande, ainsi que les bruits et les débris enflammés tombant du ciel constatés par plusieurs Malaisiens cette nuit-là sur la côte est. L'explosion, quatre-vingt-dix minutes plus tard, aura fait disparaître la carlingue et l'éventuel UXO. Cet accident n'est peut-être qu'un dommage collatéral de la préparation à l'opération des exercices militaires « Cope Tiger » qui étaient sur le point de commencer ; mais une explosion contrôlée qui a lieu à quelques kilomètres du dernier contact radar du MH370, moins de deux heures après qu'il a franchi les points Igari et Bitod, j'ai quand même du mal à considérer cela comme une simple coïncidence.

D'ailleurs, si un avion s'est effectivement écrasé et a été ensuite détruit par explosion, là où l'université chinoise a observé deux événements sismiques rares à 2 h 55, cela expliquerait aussi l'assurance avec laquelle la marine vietnamienne a affirmé, le matin du 8 mars : « L'avion s'est écrasé à 1 h 43, à 153 milles nautiques (283 kilomètres) au large de l'île de Tho Chu. » Peut-être parlaient-ils d'*un* avion, mais pas du MH370. Ma prochaine question pour mes amis militaires sera donc celle-ci : une opération de destruction et de neutralisation d'armement peut-elle être organisée et exécutée en une heure et quinze minutes ?

La possibilité d'un crash d'avion militaire dans le golfe de Thaïlande m'a rappelé que Cindy Hendry, la MHiste américaine qui s'est spécialisée dans l'analyse des images satellite, était sûre d'avoir vu « du ciel », la queue d'un DC-10 au sud du Vietnam… Que de coïncidences qui compliquent toutefois un peu plus le tableau.

Dimanche 9 mars après-midi, les événements s'enchaînent soudain très vite. À 14 h 40, un avion singapourien, qui est à ce moment-là le

seul avion autre que l'AN26 vietnamien à survoler la zone, informe les autorités vietnamiennes qu'il a repéré un débris suspect à 100 kilomètres au sud-sud-ouest de l'île de Tho Chu, donc toujours dans la zone initiale présumée du crash.

À 16 h 30, le Vietnam envoie un hydravion DHC6 Twin Otter explorer les alentours de la position N8.792 E103.374, à environ 31 milles nautiques (57 kilomètres) au sud-sud-ouest de Tho Chu. D'autres articles de presse indiquent qu'en fin d'après-midi, le dimanche, un hydravion vietnamien DHC6 avec des reporters à son bord a détecté un morceau de la queue de l'avion, ainsi qu'une pièce rectangulaire de matériau composite présentant en son milieu une ouverture rectangulaire aux angles arrondis[219]. D'après les photos, cela pourrait ressembler à une porte d'avion, mais ils n'en sont pas sûrs. Le ministre vietnamien de l'Information et de la Communication explique sur son site Internet qu'on pense que les fragments correspondent à la face interne d'une porte en composite et à un morceau de la queue. Mais la nuit tombe. Un navire, immatriculé KN 774, est envoyé sur place pour vérifier.

Le lendemain, lundi 10 mars, un avion de ligne de Cathay Pacific en route entre Kuala Lumpur et Hong Kong signale « une grande quantité de débris métalliques » au sud-ouest des côtes du Vietnam. Voici comment le rapporte le site The Aviation Herald :

> *Le contrôle aérien de Hong Kong a annoncé le 10 mars 2014 vers 17 h 30 L (9 h 30 Z) qu'un avion en vol sur la route L642 a signalé sur la fréquence HF avoir aperçu un vaste champ de débris à la position N9.72 E107.42, à environ 80 nautiques au sud-est de Hô Chi Minh, 50 nautiques au large de la côte sud-est du Vietnam, et 281 nautiques au nord-est de la dernière position radar connue. Un cargo thaïlandais naviguant à proximité a été alerté et s'est rendu sur la zone, mais n'a rien trouvé. Un autre navire sollicité aurait trouvé des débris, mais on n'en sait pas plus. À la suite de ces découvertes, les Services de recherche et sauvetage en mer du Vietnam (Maritime Search and Rescue Services, MRCC) ont dépêché un bateau sur le champ de débris.*

L'agence de presse Bloomberg rapporte également qu'« un vaisseau présent dans la zone a confirmé la présence de débris flottant à 92 kilomètres au large de la côte sud-est du Vietnam en mer de Chine du Sud ».

En fait, alors que dans la salle de presse de Kuala Lumpur, on entend parler d'une flottille multinationale de dizaines de bateaux et d'avions sillonnant le golfe de Thaïlande, ce qui incite les médias à décrire des recherches intenses, en y regardant de plus près, l'opération sur place est loin d'être aussi massive. Un média vietnamien déclare : « À la demande de la Chine et des États-Unis, le Vietnam autorise trois bâtiments chinois et un navire américain à pénétrer dans ses eaux territoriales pour participer à l'effort de recherches », mais l'article ne précise pas où, au Vietnam. En fait, personne ne sait précisément où se déroulent les recherches, le Vietnam ayant près de 3 500 kilomètres de côtes. Mais cette déclaration livre au moins un indice intéressant : les recherches ont lieu à proximité du littoral vietnamien ou d'une île vietnamienne, car dans le cas contraire, il n'y aurait pas eu besoin d'autorisation du Vietnam[220]. Est-ce à dire que toutes les autres marines réquisitionnées pour participer à l'effort initial de recherches en mer de Chine du Sud sont tenues à distance par les autorités vietnamiennes, alors qu'elles ont de nombreux navires en stand-by, prêts à intervenir, mais que seuls quelques-uns sont autorisés à pénétrer dans la zone de crash identifiée ? Est-ce la raison de la grande frustration palpable au sein du centre des opérations de crise à Kuala Lumpur que l'on m'avait rapportée ? Cela explique sans doute en partie les plaintes sur le manque de coordination de la première opération de recherches.

Quant à la question de savoir « quel navire militaire se trouvait où » tout de suite après la disparition de l'avion, certains observateurs se sont étonnés, en ligne, de constater que les systèmes de suivi des navires (comme marinetraffic.com ou vesselfinder.com, équivalents de FlightRadar24 pour les avions) montraient une mer quasiment vide dans les zones ciblées, alors même que les autorités malaisiennes parlaient d'un déploiement de très grande ampleur de très nombreux bateaux en mer de Chine du Sud. Sur Reddit, un observateur écrit : « Pourquoi ne voit-on aucun bateau à cet endroit sur les sites de suivi du trafic maritime ? »

Cela voulait-il dire qu'il n'y avait aucun bateau sur place en train de chercher le MH370, ou bien que les dispositifs de contrôle (VHF, radars, etc.) utilisés par ces sites étaient brouillés pour qu'on ne puisse pas voir l'activité véritable sur la zone ?

Black-out sur l'activité de la VII^{e} flotte américaine

J'ai bien sûr essayé de savoir quels bâtiments de l'armée américaine se trouvaient dans la zone présumée du crash. Vu les exercices militaires récents et à venir (« Cobra Gold » et « Cope Tiger »), étant donné que l'avion avait disparu après un point de passage singapourien (Igari), vu la présence massive de la VII^{e} flotte dans la région et étant donné que les États-Unis écoutent et surveillent tout ce qui se passe et se dit à travers le monde, il semblait logique de vérifier quels navires américains se trouvaient dans la zone, et avec quelle mission, aux alentours du 8 mars.

Curieusement, sur le site officiel du Commandement militaire américain pour la zone pacifique (PaCom), plutôt loquace en temps normal, il n'y a plus un seul communiqué de presse entre le 10 février et le 7 avril 2014, soit un mois avant et un mois après la disparition du MH370. Tout ce qui aurait pu indiquer « quel navire, où ? » a été effacé. Par comparaison, en mars 2015, le PaCom a publié 121 communiqués en un seul mois. Je n'ai trouvé aucun vide équivalent, aussi loin que j'aie pu remonter dans les archives du PaCom, ni d'ailleurs depuis. Qu'est-ce qui pourrait justifier un tel black-out sur l'activité de la VII^{e} flotte un mois avant et jusqu'à un mois après la perte du MH370 ? Le message que j'en déduis est que le déploiement de l'US Navy à cette période-là, dans cette région-là, ne regarde personne.

On trouve toutefois quelques bateaux américains mentionnés ici et là dans des articles de presse : l'USS *Pinckney* (DDG91), l'USS *Kidd* (DDG100), l'USS *Denver* et l'USS *Fort Worth*. L'USS *Pinckney* et l'USS *Kidd* sont tous les deux des destroyers lance-missiles Aegis de classe Arleigh Burke. Le système Aegis est un système de combat sophistiqué, équipé de technologie électronique et radar de pointe permettant de suivre et de guider précisément ses missiles vers les cibles ennemies. Lors du lancement de l'USS *Pinckney* en 2004, le contre-amiral Charles Hamilton l'avait qualifié de « quarante et unième de la longue et fière

lignée des navires de classe Arleigh Burke et navire de combat le plus avancé technologiquement qui ait jamais pris la mer ». Le bâtiment devait se trouver dans les parages, car il a rallié l'opération de recherches en quelques heures. À 21 h 30 le 8 mars, la VII[e] flotte américaine (@US7thFleet) tweetait : « L'USS *Pinckney* devrait être à portée de *helo* [hélicoptère] pour entamer ses recherches dans deux heures environ[221]. » Sachant que le rayon d'action des hélicoptères Seahawk est de 450 milles nautiques, temps sur place et retour compris, et que la vitesse maximale du navire est d'environ 30 nœuds, l'USS *Pinckney* devait se trouver à 200 milles nautiques (370 kilomètres) du golfe de Thaïlande.

L'un des quatre rapports originaux concernant la participation de la marine américaine aux recherches du MH370 est intitulé « Un US P-3 et un hélicoptère de l'USS *Pinckney* survolent la zone de recherches de l'avion de Malaysia Airlines ». On y lit :

> *9 mars 2014, un P-3C Orion de la marine et un hélicoptère MH-60R de l'USS* Pinckney *(DDG 91) participent aux recherches au-dessus des dernières positions radar et communication du MH370 de Malaysia Airlines. Aucun débris n'a été signalé jusqu'à présent. Le P-3 a décollé d'Okinawa et est arrivé sur place en début d'après-midi le 9 mars, avec une réserve de trois heures de carburant pour explorer la zone. L'USS* Pinckney *a été détourné d'une mission d'entraînement en mer de Chine du Sud pour chercher des traces de l'avion disparu. Ses hélicoptères Seahawk MH-60R sont conçus pour la recherche et le sauvetage, ainsi que pour la lutte anti-sous-marine, la lutte anti-surface, la surveillance, le relais de communication, l'appui-feu naval et le soutien logistique. L'USNS* John Ericsson *(T-AO-194) est en route pour assurer le ravitaillement en carburant et la logistique afin d'optimiser leur temps sur place*[222].

L'envoi par la VII[e] flotte d'un avion depuis le Japon pour participer aux recherches était sans doute un bon coup de com. Mais comme l'indiquent les données radar de Thaïlande dont j'ai eu connaissance, l'aviation américaine disposait déjà d'une large gamme d'avions sur zone. Pourquoi aller chercher un P-3 Orion au Japon quand on a déjà

l'embarras du choix entre des dizaines d'appareils déployés à proximité immédiate, parmi lesquels plusieurs DC-10 et C-17, au moins un C-130 (Hercules), ainsi qu'un C-146A, un avion ravitailleur et nombre d'autres avions militaires ? Les États-Unis étaient-ils gênés d'avouer publiquement qu'ils étaient déjà sur place, en force qui plus est ?

Parmi les nombreux commentaires répandus sur les blogs et forums militaires et aéronautiques, un internaute, sous le pseudo de « Ron Black », s'étonne de « l'étrange comportement » de l'USS *Pinckney* et du silence imposé apparemment au personnel à bord. Pourquoi empêcher les membres d'équipage de parler à leurs familles et à leurs amis ? J'ai pris contact avec l'homme caché derrière le pseudo « Ron Black », un ancien soldat israélien qui a collaboré à des programmes de très haute technologie dans son pays et à l'étranger. Le 9 mars, le commandant de l'USS *Pinckney* a posté ce message sur le compte Facebook du navire :

Chers amis et familles de l'USS Pinckney*,*

Vous connaissez tous maintenant la mission de l'USS Pinckney*, qui a été appelé à participer aux opérations de recherches et de sauvetage du vol 370 de Malaysia Airlines. Pour des raisons opérationnelles, nous avons restreint les communications pour soutenir l'action du* Pinckney*. Comme vous pouvez vous en douter, les marins du* Pinckney *sont concentrés sur l'exécution des tâches auxquelles ils se sont préparés depuis de nombreuses années. Nous ne pouvons prévoir le résultat de l'opération à ce stade, mais le service de communication officiel de l'armée actualisera les informations au fur et à mesure qu'elles seront connues. C'est le cœur lourd que nous prenons notre part à cette situation. Nous vous remercions de votre soutien dans ces circonstances.*

Sincèrement vôtre,
Frank E. Okata
Commander, USN
Commandant
USS Pinckney *(DDG-91)*
« Fier de servir »

Le lendemain, le même officier écrit :

Chers familles et amis de l'USS Pinckney*,*

Tout d'abord, merci pour vos précieux messages de soutien ; ils réchauffent le cœur et ont été appréciés par tout le personnel à bord. La participation de l'USS Pinckney *à l'effort multinational de recherche et secours pour localiser le vol MH370 de Malaysian Airlines se poursuit. […] l'USS* Pinckney *explore une zone au sein du golfe de Thaïlande proche de l'endroit où l'avion a été localisé pour la dernière fois.*

L'équipage du Pinckney *dans son entier travaille en étroite cohésion pour aider les autorités malaisiennes à clarifier cette tragédie. Je suis extrêmement fier de l'efficacité et de l'engagement de tous à bord du* Pinckney *et je sais, par les messages que nous recevons, que c'est aussi votre cas. [C'est moi qui souligne]*

Au nom de l'équipage, je veux vous assurer que nous pensons constamment à nos familles et amis. […]

Sincèrement vôtre,
Frank E. Okata
Commander, USN
Commandant
USS Pinckney *(DDG-91)*

Je ne suis pas sûre de comprendre pourquoi « l'efficacité et l'engagement de tous à bord » le rendaient aussi « fier ». Pour moi, un commandant est fier de ses hommes lorsqu'ils travaillent à une mission particulièrement exigeante et difficile. Or, là, d'après ce que l'on sait, le navire est censé sillonner le golfe de Thaïlande à la recherche d'un champ de débris. De même, l'emploi du mot « tragédie » semble indiquer que le commandant Okata connaissait déjà le sort de l'avion alors que le monde entier continuait d'espérer.

Dans un message postérieur, il rappelle formellement qu'il est strictement interdit de parler des activités et de la situation de l'USS *Pinckney* :

> *Message de PREMIÈRE IMPORTANCE aux familles et amis du* Pinckney *:*
>
> *La SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE (OPSEC) doit impérativement être respectée pour assurer la sécurité de nos opérations et de notre personnel. La divulgation d'informations sensibles peut compromettre la sécurité de l'équipage.*
>
> *Lors de vos conversations avec vos amis ou de vos échanges sur les réseaux sociaux, veuillez-vous abstenir de commentaires qui pourraient nuire à notre mission.*
> *Certains d'entre vous connaissent peut-être notre programme, notre situation, et même ce que les marins font à bord ; vous NE DEVEZ PAS [sic] partager ces informations. Veuillez ne pas diffuser sur les réseaux sociaux les informations telles que les plannings de déploiement, les escales et les plans de navigation.*
> *L'OPSEC est aussi importante à observer par vous que par l'équipage et nous avons besoin de vous pour la mettre en œuvre. Merci de votre soutien indéfectible. Nous avons hâte de vous retrouver !*
> *Chief Edmands*
> *USS* Pinckney *(DDG-91)*
> *Représentant OPSEC*

Là encore, on peut se demander ce qu'ont de particulier la situation et l'activité des marins de l'USS *Pinckney* pour qu'elles « NE DOIVENT PAS [sic] être partagées ».

Drôles de recherches au large de Phu Quoc

Avec le recul, plusieurs des journalistes qui ont couvert l'opération de recherches au large de l'île de Phu Quoc ont reconnu qu'ils étaient sans doute là « pour la galerie ». Ils n'avaient pas grand-chose à faire ni à

voir, un accès limité aux sources quelles qu'elles soient et peu ou pas d'informations à publier au quotidien. Seuls quelques *happy few* ont pu prendre part aux missions de recherches vietnamiennes. Dans son reportage, tourné dans un hélicoptère vietnamien, la journaliste de la BBC Alice Budisatrijo notait à l'époque à quel point les membres de l'armée vietnamienne étaient mal équipés. Leur équipement se réduisait à leurs yeux et une paire de jumelles. En fait, il n'y a jamais eu d'images de la soi-disant flottille internationale censée sillonner la mer dans les parages du dernier contact. « L'exercice militaire [près du dernier point de contact] a été largement surévalué par les médias », m'avait déclaré Larry Bernier, un Américain résidant depuis longtemps au Vietnam qui a dirigé pendant plusieurs années un centre de plongée sur une île au sud du pays et qui a suivi tout le « cirque » de près. Il avait ajouté : « Les gens croient qu'on est seul sur l'eau. Mais si vous voyiez la mer certaines nuits, elle est plus éclairée qu'une ville ! »

Je suis retournée au Vietnam en 2018 pour tenter de trouver des témoins de cette opération officiellement de très grande ampleur. Je voulais demander à des pêcheurs s'ils se souvenaient de cette nuit de mars 2014 et des vastes recherches qui s'en étaient suivies.

Sur la côte ouest du Sud-Vietnam, côté golfe de Thaïlande, des grands bateaux de pêche aux coques bigarrées sont alignés, serrés les uns contre les autres, le long de la rive du fleuve Giang Than. De gros pains de glace passent de main en main sur une longue passerelle et remplissent les cales de l'un de ces chalutiers, en prévision du prochain voyage, qui va durer deux à trois mois. En regardant les préparatifs en cours, deux jeunes pêcheurs, Dong Le et Bui Dinh Bac, refont le monde assis, une jambe à terre, sur leur Mobylette ronronnante. Ils se rappellent très bien du fameux jour. Ils étaient en mer entre les îles de Phu Quoc et de Tho Chu quand ils ont reçu l'appel radio demandant à tous les bateaux de pêche présents dans les parages de chercher les débris d'un avion qui s'était abîmé. Ils ont continué à pêcher normalement, en espérant simplement trouver quelque chose car, aussi étrange que cela puisse paraître, ils m'expliquent qu'il est de bon augure de découvrir des corps en mer. Mais ils n'ont rien vu d'inhabituel dans leur zone de pêche. En fait, à part cet appel radio, ils n'ont rien remarqué d'autre qui puisse

évoquer des recherches : pas de navires militaires, pas d'avions ou d'hélicoptères survolant la zone, rien. Et ils n'ont pas eu d'échos d'autres pêcheurs par la suite non plus. J'ai trouvé cela très curieux et je me suis demandé ce que cela voulait dire. Certes, la mer est immense, et quand on est au milieu de l'eau, on ne voit pas forcément un bateau qui n'est qu'à quelques milles nautiques de là ; mais quand même, les nouvelles voyagent vite, dans la mer comme dans le désert…

Finalement, j'en suis venue à me demander si la grande opération internationale de recherches autour du dernier point de contact avait vraiment eu lieu. Au fond, on n'en a vu aucune photo, et les diverses marines officiellement impliquées ont surtout fait part de leur frustration. En revanche, peut-être que les recherches auxquelles ont participé les valeureux marins américains et les trois navires chinois se sont déroulées ailleurs : proche des côtes vietnamiennes certes, mais loin de la présence des médias.

Une chose est sûre, dans les heures qui suivirent la perte du MH370, toutes les autorités en présence rejettent systématiquement tout ce qui pourrait passer de près ou de loin pour des débris d'avion. À 18 heures le dimanche, les forces américaines de recherches et de sauvetage, restées parfaitement silencieuses jusqu'alors sur leur implication dans l'opération de recherches, déclarent que l'objet flottant repéré par l'avion singapourien n'est « en aucun cas lié au MH370 ». Le chef du bureau de la coopération de défense à l'ambassade américaine, le major Thang « Jacky » Ly, indique, péremptoire, que cet objet est « insignifiant ». Le dossier est clos avant même d'avoir été ouvert.

On apprend que ce qui ressemblait à un canot de sauvetage dérivant dans le golfe de Thaïlande n'était en fait que « le couvercle d'un grand récipient » ; d'autres médias expliquent que « l'objet ressemblant à un canot de sauvetage gris, trouvé à 140 kilomètres au sud-ouest de l'île vietnamienne de Tho Chu, n'était en fait qu'un câble recouvert de mousse, d'après le centre de coordination des recherches et secours aériens à Hanoï ». Ce qui avait d'abord été comme une aile d'avion flottant dans le golfe de Thaïlande n'était en fait qu'un « amas de bûches liées ensemble ». Je vois mal la ressemblance entre un lot de bûches attachées et un morceau de fuselage gris clair ou blanc, mais c'est quand même ce qu'a déclaré un officiel malaisien, et ses paroles ont

été fidèlement répétées par les médias couvrant l'affaire. Les images satellite chinoises de larges débris ? Comme nous l'avons vu, elles ont été rendues publiques « par erreur » selon le ministre Hishammuddin Hussein. Quant aux nappes de fioul observées, elles étaient devenues, selon certains articles, une barrière de corail ; une barrière de corail qui se déplace au gré du courant… Selon d'autres informations, c'était du fioul marin[223]. Dans un cas comme dans l'autre, cela n'avait rien à voir avec le MH370. Quant à l'information clé sur le signal de la balise de détresse ELT du MH370, capté au même endroit, elle a disparu et demeure introuvable en ligne. Enfin, les nombreux témoignages visuels rapportés par la presse locale sur la côte est de la Malaisie ont été globalement ignorés.

L'e-mail circonstancié d'un témoin crédible

J'ai brièvement évoqué au chapitre 2 le témoignage oculaire de Michael J. McKay, l'employé néo-zélandais d'une plateforme pétrolière, âgé de cinquante-sept ans, qui soutenait avoir vu un avion en feu, plein ouest de là où il était, alors qu'il était sorti au milieu de la nuit « et faisait un tour comme d'habitude vers l'arrière [de la plateforme] avec une cigarette et un café ». Je n'ai pas douté un instant que ce Néo-Zélandais compétent, ayant une longue expérience sur les plateformes pétrolières, ait vu exactement ce qu'il décrivait. Son profil et son bagage faisaient de lui un témoin crédible. Quand j'ai commencé à étudier l'hypothèse de la mer de Chine du Sud, j'ai regardé de plus près le message détaillé et très professionnel qu'il avait écrit à l'époque. L'original avait été montré lors d'une interview accordée par un officiel vietnamien dans la salle du contrôle aérien de l'aéroport de Phu Quoc. Une collègue avait pris une photo qu'elle me transmit plus tard. On y lit :

> *Messieurs, je crois que j'ai vu tomber l'avion de Malaysia Airlines. L'heure coïncide. […] Je travaille sur la plateforme pétrolière Songa Mercur, au large de Vung Tau*[224] *[il indique les coordonnées exactes de sa « situation en surface »]. J'ai vu brûler (l'avion ?) [sic] à haute altitude et à la position indiquée par la boussole de 265 à 275 de notre*

position en surface. Pendant que j'observais le (l'avion en) feu, il m'a semblé être en UN SEUL morceau [sic]. […] Entre le moment où j'ai vu le (l'avion en) feu et le moment où les flammes ont disparu (toujours à haute altitude), il s'est écoulé 10 à 15 secondes. Il n'y a pas eu de déplacement latéral, donc soit il venait vers nous, soit il était stationnaire (en train de tomber), soit il s'éloignait de nous. […] Le phénomène observé se trouvait à la perpendiculaire sud-ouest des routes aériennes habituelles (nous voyons les traînées de condensation tous les jours) et à plus basse altitude que celles-ci. Ou au relevé compas 265-275 croisant les routes aériennes normales et à une altitude normale, mais plus éloignée.

Il termine par un « Bonne chance », suivi de son nom complet, Michael Jerome McKay, et de son numéro de passeport. Un seul détail manque dans son message : l'heure exacte ; il y dit simplement : « L'heure coïncide. »

Pourquoi ce témoignage a-t-il été ainsi étouffé ?

Que cet homme ait vu ou non le MH370, son témoignage implique qu'il s'est passé quelque chose cette nuit-là dans la région ; cela demande en soi une explication et aurait dû être examiné à l'époque. Si ce que McKay a décrit était effectivement le MH370 ou était lié au MH370, c'est une preuve de plus que le demi-tour subreptice vers l'ouest n'a jamais existé. Mais au lieu d'être davantage interrogé par les autorités et les médias, cet homme a été licencié et renvoyé en Nouvelle-Zélande *sine die*, comme si son témoignage risquait de faire scandale. Pourquoi a-t-on coupé la voix à cet homme de toute évidence pragmatique et sincère ?

Un an plus tard, dans l'unique interview qu'il ait donnée[225], McKay a redit ce qu'il avait vu : « une boule de feu soudaine au-dessus de l'horizon, qui m'a aussitôt alerté ». Elle était plus basse dans le ciel et en dehors de la route habituelle des avions qu'il voyait tous les jours. Il a expliqué au journaliste venu l'interviewer chez lui à Auckland qu'il avait d'abord informé les autorités vietnamiennes et malaisiennes, puis ses employeurs, de l'étrange phénomène qu'il avait observé. Peu de temps

après, il avait été licencié pour « usage personnel d'un ordinateur professionnel ».

À l'époque, ayant localisé les bureaux de la direction de l'entreprise de McKay à Hô Chi Minh, la BBC y a envoyé une journaliste pour s'entretenir avec ses collègues. « Nous avons la stricte interdiction de parler de l'incident », lui a-t-on répondu. Par un heureux coup du hasard, une autre collègue journaliste est tombée sur Mike McKay à l'aéroport de Hô Chi Minh. Il s'apprêtait à quitter le Vietnam et paraissait anormalement stressé. À tel point que lorsqu'elle s'est approchée de lui pour le saluer et bavarder un instant, il a paniqué au point d'appeler la sécurité pour qu'on « éloigne de lui » la journaliste, qui n'avait strictement rien de menaçant, étant non seulement de petite taille mais aussi d'un abord charmant et bienveillant. « C'était bizarre », me raconte-t-elle. Mais elle n'a pas insisté et n'a pas attaché d'importance à l'incident. « Najib Razak venait d'annoncer que l'avion avait fait demi-tour et continué à voler. L'histoire en mer de Chine du Sud était passée. L'affaire était classée. On rentrait chacun chez soi », m'a-t-elle expliqué.

En mars 2019, alors que j'étais en reportage pour *Le Monde* en Nouvelle-Zélande, suite à l'attentat de la mosquée de Christchurch, j'ai essayé de retrouver Mike McKay. J'ai demandé de l'aide à un vieil ami et collègue, le Néo-Zélandais Mike Field, ancien chef du bureau de l'AFP et reporter à Fairfax, que je connaissais depuis l'époque où j'étais à Auckland. « Le seul fichier auquel on ne peut échapper en Nouvelle-Zélande, m'a-t-il dit, est celui des listes électorales. Et pour les consulter, il n'y a qu'une solution, se rendre en personne dans une bibliothèque publique et demander les registres. » C'est comme cela que Mike a trouvé le nom et l'adresse de l'autre Mike, Michael Jerome McKay. Il habitait à Red Beach, un quartier en bord de mer au nord d'Auckland. Nous avions brièvement préparé la façon de l'aborder au cas où une rencontre aurait lieu. Mais notre plan n'a pu être mis à exécution.

À sa première tentative, Mike n'a trouvé personne à l'adresse indiquée. Mais lors de sa deuxième tentative à Red Beach, fin 2019, il y avait un pick-up rouge stationné devant le garage, en haut de l'allée en pente raide qui menait à la maison. La boîte aux lettres débordait. Il était à peine à mi-chemin qu'un homme à peu près de la même taille que lui

vint à sa rencontre, lui demandant ce qu'il voulait. « Il s'habille avec autant d'élégance que moi, il doit faire ses courses au Wal-Mart lui aussi », me fit remarquer Mike avec son sens habituel de l'autodérision après cette très brève rencontre. À peine Mike avait-t-il expliqué qu'il cherchait Mike McKay qu'il s'entendit répondre un « allez-vous-en » glacial, de la manière la plus hostile qu'il ait jamais essuyée, de toute sa longue carrière de journaliste en Nouvelle-Zélande et dans le Pacifique Sud. Un peu interloqué, pour ne pas dire plus, Mike n'a eu d'autre choix que de regagner sa voiture. Une fois assis au volant, accusant le coup de ce qui venait de se passer, il s'est mis à regarder les photos qu'il avait prises avant cette rencontre. La rue, la plage, la voiture… À ce moment-là, une voiture blanche assez banale est arrivée dans l'impasse, est passée doucement à son niveau et est venue se ranger juste derrière lui, après avoir fait demi-tour au fond du cul-de-sac. Le conducteur est resté au volant, le regard fixé sur Mike. Quand Mike s'est décidé à partir, la voiture l'a escorté jusqu'à la route principale. « Cela a franchement été assez pénible », m'avoue-t-il sur Skype une fois rentré chez lui. Je lui dis en plaisantant qu'on y retournera ensemble à la prochaine occasion. Mais nous sommes d'accord pour constater que plus de cinq ans après avoir écrit son fameux e-mail, avoir été licencié et forcé de quitter le Vietnam dans la précipitation, Michael J. McKay reste impossible à approcher. Comme s'il était en permanence soit surveillé, soit protégé. Ou les deux. On dirait aussi qu'il a pour consigne de rester à l'écart des journalistes. De fait, avant cet épisode, il n'avait jamais répondu à aucun de mes messages. Une fois seulement, dans un e-mail très court envoyé à un collègue, il laissait entendre qu'il s'était peut-être trompé…

Tim Clark, qui avait promis « qu'on ne le ferait pas taire », s'est tu

Une autre voix est devenue étrangement silencieuse, celle, hautement respectée, de sir Tim Clark, le président d'Emirates Airlines. La compagnie possède la plus importante flotte de Boeing 777 au monde[226] et son patron n'était manifestement pas convaincu par le scénario de la « disparition ». Il avait déclaré qu'« on ne le ferait pas taire[227] » sur cette

affaire. « Il semble qu'on ait laissé le MH370 entrer dans un trou noir, en résumant la situation par "c'est peut-être l'un des grands mystères de l'aviation". On ne peut pas s'en tenir à cela, il n'en est pas question. Je suis très mécontent de ce qui est ressorti de tout cela. Je vais continuer à poser des questions et à harceler le monde même si d'autres voudraient que l'on enterre l'affaire. Nous n'avons pas le droit de glisser cela sous le tapis », avait-il ajouté.

J'ai fait trois demandes d'interview de Tim Clark, pour donner suite à ses premières déclarations résolues. J'ai même proposé de me rendre à Dubaï ou de le rencontrer où qu'il se trouve pour éliminer tout obstacle logistique. En vain. En décembre 2015, un accord de partage a été passé entre Emirates et MAS[228] et le conseiller en communication de Tim Clark me fit savoir qu'il « n'avait rien à ajouter à ce qu'il avait déjà dit sur l'affaire ». Mais Tim Clark, qui paraissait si sincère dans sa volonté de connaître le fin mot de ce drame, n'a finalement jamais dit s'il avait fini par accepter une explication plutôt qu'une autre. Pendant quelque temps, je me suis demandé s'il avait fini par se convaincre qu'il était de l'intérêt général de ne pas révéler la vérité ou si on l'avait tout simplement contraint au silence. Selon une source diplomatique au Proche-Orient, c'est en fait l'ATSB, le Bureau australien de la sécurité des transports qui, usant – ou abusant – de son pouvoir de régulation sur l'une des principales destinations d'Emirates, l'avait prié de cesser de s'exprimer sur le MH370. Tim Clark aurait ainsi été obligé d'obtempérer pour ne pas mettre en péril l'activité de son entreprise, mais ce chantage non avoué le choqua au point qu'il exigea alors, selon ma source, de faire part de son mécontentement à l'ambassadeur australien à Abu Dhabi.

L'aveuglement des médias occidentaux

Christian Courcelles est un citoyen canadien d'une cinquantaine d'années qui a longtemps travaillé dans l'industrie aéronautique, d'abord comme technicien électricien chez Bombardier, puis auprès de la Royal Air Force canadienne. Il a pris sa retraite en Thaïlande. Il m'avait contactée au tout début de l'histoire, mais à l'époque, je ne lui avais pas prêté beaucoup d'attention. Comme on l'a vu, au

commencement de l'enquête, l'avion était partout : aux Maldives, au Pakistan, à Diego Garcia, dans l'océan Indien, et même au Kazakhstan et en Somalie. Mais avec l'enquête qui me ramenait de plus en plus systématiquement à la mer de Chine du Sud, j'ai réécouté son témoignage, qui m'a semblé indéniablement sincère et assez percutant. Si ce que cet homme affirme avoir vu a vraiment eu lieu, l'ampleur du scandale est indescriptible. Et comme je commençais à cumuler les indices qui rendaient son incroyable récit peu à peu plausible, je lui ai proposé de le rencontrer à Bangkok. C'était en 2018, il est venu chez mon ami et confrère Bruno Philip, le correspondant du *Monde* en Asie du Sud-Est, dont l'avis m'intéressait. L'histoire qu'il nous a racontée était identique en tout point à ce qu'il m'avait dit par Skype trois ans plus tôt. Voici ce qu'il affirme.

Le soir du 8 mars 2014, le jour même de la perte de l'avion, Christian Courcelles regardait la télévision dans son appartement de Bangkok, tout en chattant au sujet du mystère du MH370 sur Forum Voyage, un site de voyageurs basé au Canada dont il était membre depuis longtemps. En même temps, il zappait entre les chaînes de sa télévision lorsqu'il a vu, sur une chaîne vietnamienne, des images qui n'ont cessé de le hanter depuis. Le bref reportage montrait cinq photos de débris dont il affirme catégoriquement qu'ils appartenaient au MH370, suivi d'une vidéo qui montrait un avion de secours vietnamien en train de décoller.

« La première chose que j'ai vue, c'est le train d'atterrissage avant. Il était sur la plage, à demi submergé. J'ai assez d'expérience pour savoir exactement à quoi cela ressemble. Ensuite, j'ai vu l'aileron avec le logo de Malaysia Airlines que l'on sortait de l'eau avec des cordes. J'ai aussi vu deux personnes qui descendaient du navire par une passerelle en portant l'une des boîtes noires dans un récipient transparent rempli d'eau. » Bruno et moi avons tous les deux trouvé cette histoire de boîte noire enfermée dans un plastique transparent assez douteuse et nous l'avons questionné à ce sujet. Il nous a répondu : « Je peux seulement vous dire ce que j'ai vu. Ce n'est pas à moi d'expliquer. »

Quelques semaines plus tard, j'ai demandé son avis à Paul-Henri Nargeolet, l'extraordinaire chasseur d'épaves que j'ai souvent consulté. « C'est toujours ainsi qu'on récupère les boîtes noires en mer. Il faut les

conserver dans l'eau. C'est la procédure habituelle », me dit-il de but en blanc. Le récipient s'appelle un « aquarium » dans le jargon des professionnels et doit être hermétiquement fermé une fois qu'on y a placé la boîte noire recouvrée d'un avion crashé en mer.

D'après la description de Courcelles, la boîte noire, ainsi que les débris, étaient déchargés d'un grand bateau de pêche et non d'un navire militaire et il y avait d'autres débris qui flottaient aux alentours. Un officier haut gradé de l'armée vietnamienne surveillait l'opération. L'eau était limpide. On voyait les rayons de soleil y pénétrer. « J'ai été tellement surpris quand j'ai vu ces images qu'avant d'en parler en ligne, j'ai voulu vérifier sur Internet si un autre avion de MAS ne s'était pas déjà abîmé en mer par le passé. Quand j'ai vu que non, j'ai été obligé de conclure qu'il ne pouvait s'agir que du MH370. »

Pourtant, à peine a-t-il posté son message, indiquant « ils ont retrouvé l'avion et la fameuse boîte noire », sur Forum Voyage, qu'il a été la risée de la petite communauté de « chatteurs » en ligne à ce moment-là. « J'ai continué à regarder la télévision, a-t-il dit, en espérant revoir ces images. » Mais elles n'ont plus jamais été montrées. Il a alors tenté de trouver des informations au sujet d'un éventuel amerrissage forcé en mer de Chine du Sud qui lui confirmeraient qu'il n'avait pas rêvé. Et il en trouva quelques-unes : « Comment expliquer autrement les deux traînées parallèles de fioul détectées au début ? La première chose qu'on fait quand on doit amerrir en urgence, c'est larguer son kérosène. » Il mentionne également les observations de Michael McKay. Il est tellement bouleversé par cette affaire qu'il nous affirme vouloir se soumettre à un détecteur de mensonges. Et en attendant il ne peut que « jurer sur la tête de ses enfants qu'il a vu ce qu'il dit qu'il a vu ».

Lors d'une seconde rencontre, il s'est montré plus déterminé que jamais. Il a insisté pour que je cite son nom dans mon enquête, se disant prêt à affronter les contradicteurs. « Je suis sûr de ce que j'ai vu. Ce qui est arrivé est criminel. La vérité finira par éclater au grand jour. Il ne peut pas en être autrement, a-t-il ajouté, pour moi, mais surtout pour les familles. » Revenant sans cesse sur les images qu'il avait aperçues, il s'est convaincu qu'il y a forcément eu une vaste opération de nettoyage après le crash et que les autorités malaisiennes ont couvert toute la manœuvre, avec la complicité du Vietnam. J'ai bien sûr essayé d'avoir

accès aux archives des deux chaînes vietnamiennes diffusées en Thaïlande, mais le Vietnam est à peu près aussi communicatif qu'une boîte noire perdue au fond de l'océan, et je ne suis arrivée à rien. Même si la chaîne n'a diffusé ce reportage qu'une seule fois et même si les images et le film montrant des débris du MH370 ont été détruits, Christian Courcelles n'est certainement pas le seul à les avoir vus.

S'il est exact, son témoignage est décisif. Cela signifie que l'avion est tombé dans les eaux vietnamiennes, non loin du rivage. Et qu'une opération de nettoyage a commencé sur place le jour même de la disparition. C'est énorme et difficile à croire. Mon confrère Bruno Philip admet que sa thèse est troublante, mais il reste très sceptique sur le fond.

Après ces rencontres à Bangkok, Christian Courcelles a été déçu que je ne publie pas immédiatement un reportage. Je lui ai expliqué que, bien que je le pensais sincère, sans complément de preuve, il risquait au mieux de ne pas être pris au sérieux, au pire d'être tourné en ridicule par la communauté des MHistes. Je lui ai rappelé l'extrême rapidité avec laquelle tout ce qui indiquait un crash en mer de Chine du Sud avait été ignoré, écarté, réfuté, enterré par les groupes de MHistes les plus influents sur le Net et, pire encore, par tous les gouvernements concernés par la crise.

Face à l'abondance de signes et de traces à l'appui du scénario relativement simple d'un crash en mer de Chine méridionale que nous avons à présent établi, la façon expéditive et péremptoire dont les premiers indices émanant du Vietnam, de la Malaisie et de la Thaïlande ont été balayés aurait dû éveiller les soupçons. Mais le temps que les journalistes occidentaux débarquent en masse à Kuala Lumpur pour couvrir « l'histoire de l'avion disparu » dans les jours suivant le 8 mars 2014, le scénario KISS, simple et évident, d'un crash à proximité du dernier point de contact était déjà en train de disparaître, aussi vite que les traînées de fioul à la surface de l'eau. La plupart des médias occidentaux y ont à peine prêté attention, moi comme les autres à l'époque.

L'absence de preuves à l'appui du récit officiel (parce qu'elles n'existent tout simplement pas) est criante. Entre le lever du jour, vers 6 heures du matin, et le moment où l'avion s'est officiellement écrasé, à 8 h 19 d'après les pings d'Inmarsat, pas un marin, pas un pêcheur, pas un membre d'équipage, que ce soit sur une plateforme, un cargo, un bateau quelconque, personne n'a aperçu un avion voler étrangement vers l'Antarctique ou tomber à l'eau après un piqué spectaculaire ou un amerrissage forcé. Pendant ces deux heures et demie à la lumière du jour, pas un seul témoin n'a vu d'avion en perdition voler sur une trajectoire anormale et finir par s'abîmer en mer. Rien, pas même un radar, un navire, un satellite, une base militaire, un autre avion, personne ne peut attester de la présence du MH370 au-dessus de l'océan Indien. Puis, lorsqu'il a été décidé que c'était là qu'il était tombé, la plus vaste opération de recherche, jamais entreprise en mer, qui a duré des semaines, avec une centaine de bateaux et les dizaines d'avions de vingt-quatre pays, sous la houlette des « meilleurs professionnels », n'a, elle non plus, pas permis de retrouver l'ombre d'un indice, malgré le fait qu'un crash d'avion crée généralement des millions de débris. Après l'échec de la campagne de recherches officielle, la deuxième expédition, qui bénéficiait des moyens techniques extraordinaires d'Ocean Infinity, est rentrée tout aussi bredouille.

C'est *incroyable*, a-t-on entendu encore et encore ; admettons une fois pour toutes que ce n'est tout simplement *pas crédible*.

L'opinion mondiale va-t-elle donc finir par se réveiller et réaliser qu'elle est en droit d'exiger des autorités une explication plausible sur ce qui est véritablement arrivé au MH370 ?

Ou bien, distraite par d'autres « mystères » et hypnotisée par de nouvelles catastrophes, l'opinion publique va-t-elle préférer le confort de l'oubli : l'oubli des 239 personnes de quatorze nationalités différentes qui sont montées innocemment à bord d'un avion de ligne dans la nuit du 7 au 8 mars 2014 sans imaginer qu'elles n'en redescendraient jamais ; l'oubli de leurs amis et de leurs familles, qui les attendront toujours ; l'oubli des aberrations de la version officielle, qui ne repose sur rien ; l'oubli de l'insulte que représente cet épisode, non seulement aux

familles des victimes, mais aussi à tous ceux qui prennent l'avion, confiants d'arriver à bon port, et à chacun d'entre nous, si l'on continue de faire semblant de croire que cet avion « a mystérieusement disparu » alors que rien de tangible n'appuie la version officielle imposée.

Si ce réveil de l'opinion publique n'a pas lieu et que personne n'a le courage de dire ce qui s'est vraiment passé dans le noir de la nuit du 7 au 8 mars 2014, voici comment j'imagine la fiche technique de l'événement dans les futurs livres d'histoire de l'aviation civile :

VOL MH370 – KUALA LUMPUR-PÉKIN – 8 MARS 2014

Description
« Acte délibéré » de détournement d'un aéronef vers l'océan Indien.
Bilan
239 civils portés disparus, 1 Boeing 777-200ER, 10 tonnes de cargo.
Motif
Inconnu.
Circonstances précises
Inconnues.
Lieu du crash
Incertain.
Responsable(s)
Inconnu.
Revendications
Aucune.
Témoins
Aucun.
Preuves à ce jour
Aucune.
Débris
Aucun pendant 16 mois. Flaperon droit trouvé à l'île de la Réunion en juillet 2015. Deux autres pièces trouvées plus tard à l'île Maurice et sur l'île Pemba (Tanzanie).
Recherches menées par l'Australie
100 000 kilomètres carrés de fonds marins cartographiés dans le sud de l'océan Indien.

Coût des recherches

200 millions de dollars australiens.

Résultat des recherches

Nul.

Remarque

Généralement considéré comme « le plus grand mystère de l'histoire de l'aviation civile ».

---

207. Fin 2017, Imran, qui est devenu sénateur l'année suivante, a demandé à son gouvernement de publier les vidéos radar de la Royal Malaysian Air Force.

208. Cité dans le *South China Morning Post*, 10 mars 2014.

209. Emergency Locator Transmitter (émetteur de localisation d'urgence).

210. La base LES de Haïphong est l'une des 29 stations terrestres exploitées par Inmarsat dans le monde. La zone dans laquelle le contact avec le MH370 a été perdu était couverte par deux satellites Inmarsat dont les faisceaux se chevauchaient : l'un couvrant l'océan Pacifique, l'autre l'océan Indien.

211. Les messages EGC proviennent du service EGC SafetyNET d'Inmarsat C. Ils sont utilisés pour diffuser des informations maritimes de sécurité (MSI), telles que des prévisions météorologiques, des avertissements relatifs à la navigation et à la situation météorologique, des messages d'alerte à destination des navires, des informations concernant la coordination SAR (recherche et sauvetage) et autres informations de sécurité, à tous les navires en mer dans des zones côtières et géographiques déterminées ou prédéfinies.

212. Service international d'impression automatisée à moyenne fréquence (518 kHz) servant à l'envoi aux navires de prévisions météorologiques, d'avertissements relatifs à la navigation et à la situation météo, et de messages urgents de sécurité.

213. Rapport « Factual Information: Safety Investigation for MH370 », *op. cit*.

214. Cet échange est retranscrit à l'annexe 1 ; 18F du rapport provisoire publié le 8 mars 2015.

215. seis.ustc.edu.cn/News/201403/t20140314_191123.htlm. [lien brisé].

216. Le National Earthquake Information Center, qui fait partie de l'US Geological Survey, est basé sur le campus de l'École des Mines du Colorado, à Golden.

217. Le rapport américain déclare : « L'emplacement correspond à une région d'activité sismique régulière le long de la fosse de Java. Les caractéristiques des ondes sismiques indiquent qu'il s'agit d'un séisme tectonique de magnitude 2,7. » Publié sur le site d'USGS (U.S. Geological Survey).

218. U.S. Department of the Army, *Surface Explosive Ordnance Disposal,* 1961, chapitres 7 et 8.

219. Jason Ng, Nguyen Pham Moui, Gaurav Raghuvanshi, « Vietnam Searchers Report Spotting Plane Debris », *The Wall Street Journal*, 9 mars 2014.

220. Le Vietnam situe la limite de ses eaux territoriales à 12 milles nautiques (22 kilomètres), auxquels s'ajoute une zone douanière et de sécurité de 12 milles supplémentaires. Les eaux vietnamiennes s'étendent ainsi jusqu'à 24 milles nautiques (44 kilomètres) des côtes.

221. Tweet du 9 mars 2014, twitter.comUS7thFleet/status/ 442532969329082368.

222. Communiqué publié sur le site www.public.navy.mil/surfor/DDG91 en 2014.

223. Selon le porte-parole du département de chimie de l'Agence de contrôle maritime malaisienne (Malaysian Maritime Enforcement Agency, MMEA).

224. Vung Tau est une ville située à la pointe sud du Vietnam.

225. www.dailymail.co.uk/news/article-2951991/Search-MH370-taking-place-thousands-miles-away-wrong-direction-insists-oil-rig-worker-notoriously-fired-reporting-believed-saw-jet-fire.html#ixzz3woqWyACu. Richard Shears, « Search for MH370 Is Taking Place Thousands of Miles Away in the Wrong Direction, Insists Oil Rig Worker Notoriously Fired for Reporting He Believed He Saw Jet 'on fire' », *Daily Mail*, 18 février 2015.

226. En 2020, la flotte d'Emirates comporte 155 Boeing 777, plus 126 en attente de livraison.

227. En octobre 2014, Clark a accordé une longue interview au journaliste allemand Andreas Spaeth pour *Der Spiegel*, republiée *in extenso* le 22 novembre 2014 dans le *Sydney Morning Herald*.

228. Selon cet accord, tous les vols MAS vers ou en provenance de l'Europe, Londres excepté, sont assurés par Emirates.

ÉPILOGUE
LA DISPARITION

Un soir, fatiguée et frustrée par cette enquête interminable, j'ai lancé une petite recherche Internet sur l'art de faire disparaître les choses. Du *Manuel du magicien débutant* aux *Secrets de David Copperfield*, toutes les méthodes exposaient la même tactique : au moment de faire disparaître un objet, il faut détourner l'attention des spectateurs par un bruit, un éclairage, un geste de la main, n'importe quoi. Le secret de la disparition réussie, c'est de créer une diversion : capter l'attention des témoins et les amener à regarder ailleurs pendant que l'on exécute son tour de magie. Donc si la disparition du MH370 est un gigantesque tour de passe-passe, il y a eu en même temps une énorme entreprise de diversion, et, de toute évidence, plus d'une.

Les médias internationaux en ont été complices, le plus souvent de façon passive, en se dispensant de toute remise en question, et parfois de façon active, en diffusant des informations fausses ou erronées sans les vérifier. L'opinion publique n'est pas naïve ou sotte et ne doit pas être considérée comme telle. Tout le monde sait que l'histoire du MH370 ne tient pas debout. Tout le monde sait qu'un Boeing 777, sans doute l'avion le plus sûr de toute l'histoire de l'aviation civile, ne disparaît pas sans laisser de traces dans l'une des régions les plus politiquement sensibles et les plus surveillées de la planète. Je l'ai déjà dit, le récit officiel n'est pas *incroyable*, il n'est tout simplement *pas crédible*. Mais l'idée que nous puissions être cyniquement trompés par les gouvernements auxquels nous sommes censés faire confiance est tellement dérangeante et pénible que, par confort mental, nous préférons regarder ailleurs et accepter n'importe quelle explication,

même la plus absurde, quitte à sacrifier la réputation d'un pilote honorable en l'accusant d'un meurtre monstrueux.

La désinformation est un jeu très ancien, sans doute aussi vieux que l'humanité. Les méthodes se sont multipliées, diversifiées et perfectionnées au cours des âges. Dans le cas du MH370, plusieurs procédés ont été mis à profit en même temps. Et la marche de la vérité a été entravée dès le premier jour.

En tout premier lieu, le scénario *le plus simple*, le crash de l'avion peu de temps après sa dernière apparition sur les radars des ATC régionaux, a été écarté en un temps record malgré une manne d'indices convergents. Si, comme nous venons de le découvrir, le dernier contact radar n'a eu lieu ni au point Bitod (à 1 h 30) ni au point Igari (à 1 h 22), mais au large de la côte nord-est du Vietnam à 2 h 40, le contre-scénario de l'accident fatal à proximité des prétendus derniers points de contact (Bitod ou Igari) constitue déjà un premier niveau de diversion.

D'après les premières déclarations de Malaysia Airlines, le contact a été perdu à 2 h 40. On dirait qu'au cours des premières heures, Malaysia Airlines n'avait pas encore reçu la consigne d'adapter son récit et a donc simplement dit ce qu'elle savait vraiment à ce moment-là : que son centre des opérations avait été en contact avec l'avion jusqu'à 2 h 40. C'était semble-t-il la vérité, ni plus ni moins. Cela concorde tristement, mais parfaitement, avec le commentaire stupéfiant du contrôleur aérien de Hô Chi Minh qui, à 2 h 37 min 50 s, annonce à son interlocuteur malaisien « l'avion est en train d'atterrir » ; hélas, la retranscription de cette conversation s'arrête moins d'une minute après cette phrase cruciale. Cet horaire concorde aussi avec le *Mayday*, le message de SOS de 2 h 43 du MH370 demandant un atterrissage d'urgence en indiquant que l'avion est en train de se désintégrer, message qui a été entendu par un pilote de Vietnam Airlines volant à proximité…

Mais tous ces faits, et d'autres sans doute, ont été déformés, enterrés, niés. La première supercherie a donc consisté à affirmer que l'avion avait disparu des radars au point Igari, alors qu'en réalité il avait continué à voler, non seulement jusqu'au point Bitod, mais apparemment pendant encore quatre-vingts à quatre-vingt-dix minutes jusqu'aux alentours de Da Nang. Mais après quelques jours, il devint

évident qu'en raison des courants qui poussaient les débris vers le sud en mer de Chine, l'opération de nettoyage incognito risquait d'être compromise par la présence de trop nombreux médias et autres témoins potentiels dans cette région du monde. Il fallut sortir une nouvelle duperie plus sophistiquée : les pings d'Inmarsat.

Au même moment, on a assisté à un feu d'artifice de scénarios alternatifs : le copilote fripon, le commandant amok, les faux passeports des jeunes Iraniens clandestins, la cargaison suspecte de mangoustans hors saison, la tentative d'attaque sur Diego Garcia, les brevets de Freescale, un pirate dans le compartiment électrique/électronique (*EE bay*), la prise de contrôle à distance, le danger des batteries au lithium, l'incendie dans la soute et l'hypoxie, l'avion vu aux Maldives, le trafic d'organes en Chine, les sauts de puce de l'avion qui serait monté bien au-delà de son plafond technique… Même si un de ces scénarios était le vrai, comment le distinguer au milieu de cette gabegie d'informations ?

Pour couronner le tout, le doute a été magistralement entretenu par une armée d'experts qui ont submergé toutes les grandes chaînes de télévision, avec des analyses antinomiques et pléthore d'hypothèses sans preuves…

Même quand la Maison-Blanche et l'équipe d'enquête officielle ont affirmé que l'avion s'était écrasé au beau milieu de l'océan Indien, un général américain en retraite affirmait sur Fox News que l'aéronef était « au Pakistan », en citant « des sources fiables ». Simultanément, des fuites attribuées au FBI, concernant le simulateur de vol du commandant, attiraient l'attention sur la base militaire de Diego Garcia, que l'avion aurait prise pour cible. Au sud, au nord, à l'ouest… La seule direction dont personne ne parlait était la plus évidente : l'est et la mer de Chine.

Aux antipodes, la vaste opération de diversion s'est mise en place à grand renfort de sensationnalisme et d'exagération, avec comme seule source de légitimité les très savants pings d'Inmarsat. Les autorités australiennes ont fait de leur mieux et ont plutôt bien réussi à entretenir pendant près de trois ans une petite flamme d'espoir. Rappelons-nous les annonces tonitruantes du Premier ministre, malgré l'absence totale

de débris crédibles à la surface de l'eau, les sonars mis à l'eau au petit bonheur la chance, la traînée de fioul dans l'océan Indien, considérée comme un indice sérieux par un haut gradé australien quand bien même l'avion était censé s'être écrasé à court de carburant, les pings qui se déclenchaient tous azimuts sans qu'aucun soit de la bonne fréquence, et CNN qui battait des records d'audience… Franchement, l'opération de recherches australienne n'avait dès le début qu'un lointain semblant de cohérence et de crédibilité. Il n'empêche, le tapage et les promesses toujours renouvelées ont imposé le message selon lequel l'avion se trouvait quelque part « là-bas en bas ».

Les familles ont repris espoir à chaque nouvelle déclaration puis à chaque découverte d'un lambeau d'avion potentiel sur une plage de la côte est-africaine, le plus souvent grâce au zèle bénévole d'un globe-trotter américain excentrique, désœuvré et polyglotte, qui s'était autoproclamé grand chercheur de débris du MH370. La recherche de l'avion a ainsi connu une deuxième puis une troisième vie, avec l'opération d'Ocean Infinity en 2018, toujours dans l'océan Indien.

Si l'on considère que les recherches menées par l'Australie avaient pour mission de retrouver l'épave du MH370, elles se sont soldées, objectivement, par un cuisant échec. Mais si, comme on le comprend maintenant, leur objectif réel consistait à créer une magistrale diversion, force est d'admettre qu'elles furent un brillant succès. Ces recherches ont en outre permis de dresser une cartographie des fonds marins qui allait être très utile aux secteurs du pétrole et de la pêche ; et c'est la Malaisie qui en a payé la majeure partie. Une fois que les médias du monde entier ont eu les yeux fixés sur l'hémisphère Sud, l'Australie a réussi à faire durer le spectacle pendant plus de trois ans, très loin du vrai lieu du crash, où ceux qui étaient chargés d'effacer les traces de l'accident avaient tout le temps nécessaire pour organiser tranquillement la disparition.

Finalement, l'Australie a donc accompli sa mission avec brio. Je me demande tout de même combien de temps il va falloir attendre avant que se manifestent les politiciens ou les militaires qui savent. Un officier supérieur de la marine australienne m'a avoué qu'à son niveau, personne n'était dupe de l'« opération pings ».

D'une certaine manière, Tomnod aussi a largement contribué à embrouiller et désinformer des internautes dévoués, sincèrement désireux d'aider à retrouver l'avion ou ses débris. Au milieu de l'été 2019, après neuf ans d'activités, Tomnod a annoncé que le projet fermait. Sur le blog de Maxar (maison mère), l'opération MH370 a été résumée ainsi : « Les images de plus d'un million de kilomètres carrés de mer ont été partagées sur le site de Tomnod, qui a demandé à ses volontaires de signaler les traînées de pétrole, les débris, les épaves, les canots et tous les objets présentant un intérêt. Plus de dix millions de personnes ont participé. À l'époque, cela a généré plus de trafic Internet que tous les utilisateurs d'Instagram. Sept cent soixante-quinze millions de vues ont donné lieu à plus de quatorze millions de signalements sur les cartes, offrant aux premiers intervenants des indices cruciaux sur l'emplacement possible de l'avion[229]. » Ce bilan se concluait par : « Le mystère de la situation du MH370 reste entier à ce jour », une phrase qui sonne, elle aussi, comme un constat d'échec : « tout ça pour ça ». Mais, si Tomnod avait au contraire pour mission d'entretenir le mystère tout en identifiant un maximum de débris dont eux seuls connaissaient le véritable emplacement, cette phrase pourrait signifier au contraire « mission accomplie ».

Après la publication de mon livre en français en mars 2016, j'ai été invitée à parler dans quelques librairies. Un soir, après mon exposé chez Parenthèses, l'incontournable librairie française de Hong Kong, un homme qui était dans le public a déclaré : « C'est drôle. À l'époque, mon meilleur ami, qui est proche des services secrets au Moyen-Orient, m'a appelé à Pékin et m'a dit : "Les Américains ont un gros problème. Ils ont abattu un avion civil. Je me demande comment ils vont se sortir de ce pétrin." Je m'attendais donc à ce que la nouvelle sorte tôt ou tard. Au lieu de cela, quelques jours après la perte de l'avion, j'ai entendu cette histoire extravagante disant que l'avion avait fini dans l'océan Indien. Je ne savais plus que penser… » Il a raconté cela devant tout le monde, y compris Éric Berti, le consul général de France, qui a partagé la stupéfaction générale.

À vrai dire, ce n'était pas la première fois qu'on me faisait part de commentaires de ce genre. La plupart des Italiens ont été convaincus

dès le début que le MH370 avait été abattu, car ils ont encore à l'esprit une affaire qui les a touchés directement, celle de la « tragédie d'Ustica » en 1980, lorsqu'un avion civil avait été abattu par un missile non identifié, probablement français, au-dessus de la Méditerranée (voir Addendum, p. 498). On se rappelle aussi le vol KAL007 de Korean Airlines, abattu en 1983 par un avion de combat soviétique qui l'avait pris pour un avion militaire américain ou en 1998, l'Airbus de Iran Air avec 290 personnes à bord, explosé en vol par deux missiles de la marine américaine (voir p. 497). Plus récemment, en janvier 2020, un avion ukrainien s'est écrasé deux minutes après son décollage de Téhéran, frappé par erreur par deux missiles iraniens. D'ailleurs, dans le cas du MH370, la possibilité d'une bavure militaire a été évoquée dès le début par le ministre malaisien de la Défense et des Transports, Hishammuddin Hussein en personne. Au cours d'un entretien mémorable qu'il a donné à la télévision australienne, il a laissé entendre qu'en pareilles circonstances (intrusion d'un avion dans leur espace aérien), « les Américains » auraient abattu l'avion. Sans même prendre en compte le contenu de son discours, son attitude et son langage corporel pendant cette interview trahissent de manière flagrante un immense embarras.

Une anecdote que je tiens de l'un des neveux du commandant de bord va dans le même sens. Quand je l'ai rencontré, en 2018, il venait d'assister à un mariage au cours duquel il était tombé par hasard sur une ancienne camarade de classe, dont il savait qu'elle occupait à présent un poste important au ministère de la Défense. Quand il lui demanda, assez naïvement, si elle savait quoi que ce soit sur la disparition de l'avion, elle lui répondit, très gênée : « Tout ce que je peux te dire c'est que ce sont des dommages collatéraux. Je suis désolée pour ton oncle », avant de lui tourner les talons. En y repensant, cela me semble l'aveu explicite d'une bavure militaire. Hélas, elle ne précisa pas « dommages collatéraux » de qui ou de quoi. Et lui-même à l'époque ne semblait pas être certain du sens de cette remarque qu'il me répéta, perplexe.

Par ailleurs, l'approximation anormale du manifeste de la cargaison, avec les 2,5 tonnes de matériel électronique Motorola peu détaillé, ajoutée à la présence mal justifiée à bord d'au moins quatre hommes

dans la force de l'âge, ayant des profils d'agents ou de mercenaires, deux en classe affaires et deux assis sous l'antenne SatCom[230], font envisager la possibilité qu'il y ait eu « quelqu'un ou quelque chose » dans l'avion qu'un autre gouvernement ne voulait pas voir arriver en Chine. Cela ferait écho à ce qu'une source malaisienne, qui tentait de vendre aux familles des informations sur le sort de l'avion, avait écrit dans l'un de ses e-mails : « L'explication de tout ce qui est arrivé se trouve À L'INTÉRIEUR de l'avion. » Bien sûr, « à l'intérieur de l'avion » peut s'appliquer à certains passagers ou au chargement, voire aux deux.

Un jet-setter asiatique, qui a l'habitude de sauter dans son jet pour se déplacer autour du monde, y compris entre Kuala Lumpur et Pékin, m'a cependant fait remarquer que si « l'explication de l'accident » était à l'intérieur de l'avion, c'était plutôt quelque chose que quelqu'un. Car si une personne devait arriver subrepticement, il aurait été plus simple et plus efficace de la faire voyager en jet privé. En 2014, l'aviation privée était déjà en plein essor, m'a-t-il expliqué, et les formalités douanières étaient extrêmement légères pour ces privilégiés, tant à l'aéroport de Kuala Lumpur qu'à Beijing Capital, l'aéroport de la capitale chinoise, où est basé le terminal des jets privés. En revanche, s'il s'agissait de transporter du matériel qui soit à la fois sensible et encombrant, passer par un vol régulier classique prenait tout son sens. C'est donc du côté de la cargaison qu'il faut regarder, même si les hommes suspects à bord ont pu être là en tant qu'escorte.

La plupart des militaires que j'ai interrogés pendant ces années d'enquête penchaient assez aisément pour le scénario d'une opération militaire, suivie d'une grosse opération de camouflage, pour expliquer cette mystérieuse disparition qu'ils sont les premiers à ne pas croire. Mais tous sont d'accord sur un point : l'élimination d'un avion civil est rarement un plan A. Bien que cela soit déjà arrivé, on imagine mal les raisons qui pousseraient des forces armées à abattre de sang-froid un avion transportant 239 civils originaires de nombreux pays. Si le MH370 a été détruit au cours d'une opération militaire, c'est plus probablement à la suite d'une bévue, d'un plan A raté ou, pour employer un autre acronyme militaire américain pittoresque, d'un « SNAFU » (*Situation Normal All Fucked Up*) : une situation normale

qui a soudain « complètement foiré ». Ce qui s'est passé a donc sans doute été la conséquence improvisée, et probablement involontaire, d'un plan A qui a tragiquement mal tourné.

Il est risqué, voire périlleux pour la crédibilité d'un ou une journaliste de s'aventurer dans l'élaboration de scénarios hypothétiques, même fondés sur un faisceau de preuves solides. Cela dit, depuis que j'ai commencé à étudier cette affaire, en pensant avant tout à la détresse des proches des victimes, ceux que je connais et les milliers d'autres que je ne connais pas, mais aussi au devoir de vérité qu'ont les médias, on m'a sans cesse demandé : « À votre avis, que s'est-il passé ? » J'ai toujours préféré parler de ce qui, à mon avis, ne s'était pas passé.

Mais après tant d'années consacrées à recueillir une multitude d'éléments sur tous les continents, qu'on me permette de profiter un instant de la liberté qu'offre l'écriture d'un livre pour échafauder un scénario purement fictif. Le tableau plutôt compliqué et improbable que j'ai réussi à reconstituer en réunissant les innombrables pistes et indices amassés évoque une mission de services secrets qui a effectivement viré au SNAFU. Tous les pays concernés ont été d'accord pour étouffer l'affaire, pour divers motifs, le pouvoir de négociation que leur confère la connaissance d'un tel secret n'étant pas le moindre.

Disons, sur la base d'informations de bonne source, qu'il y avait, transporté dans la soute du MH370, du matériel stratégique, peut-être d'espionnage, probablement de fabrication américaine et d'une grande valeur technologique. Quelque chose dont la Chine avait très envie. Il est de notoriété publique que la Chine, parfois avec la complicité de la Russie, essaie depuis longtemps d'acquérir du matériel militaire américain sensible, notamment lié à la technologie des drones, au masquage des avions et autres. Il est possible qu'un chargement de ce type, quelles que soient sa provenance et sa nature, soit arrivé à Kuala Lumpur et ait été transféré à l'aéroport international de Kuala Lumpur pour être embarqué à bord du MH370. Début 2014, les forces armées américaines quittaient l'Afghanistan en masse, avec des tonnes d'équipement embarqué par voie d'air et de mer. Une fois les « trucs spéciaux » arrivés dans la capitale malaisienne avec la bénédiction de la Chine, la méthode la plus sûre pour les expédier à Pékin était de les

placer discrètement à bord d'un avion civil, de préférence de Malaysia Airlines, la compagnie nationale. Le MH370 se prêtait idéalement à cette mission : un vol direct, de nuit, qui servait déjà au trafic quotidien de tonnes de marchandises illicites, sous l'appellation bucolique de « mangoustans frais », qui cachait sans doute tout sauf ces fruits succulents.

Quand les Américains ont compris que leur précieuse cargaison avait été volée et partirait tôt ou tard pour Pékin, habilement confiée à l'anonymat d'un avion civil, ils ont vu rouge. Étant dans l'incapacité de lancer une opération clandestine à Kuala Lumpur, ils ont dû se résoudre à organiser une opération aérienne. Plan A : intercepter l'avion, lui donner l'ordre d'atterrir sur un aéroport préparé à cet effet, confisquer rapidement la cargaison en question avec l'aide de personnel à terre et renvoyer le plus vite possible l'avion vers Pékin.

Avec toutes les forces militaires déployées dans la région dans le cadre de l'opération de défense aérienne tripartite « Cope Tiger », le plan A aurait pu être un parfait *wargame*, grandeur nature. L'endroit prévu pour démarrer l'opération a été judicieusement choisi. Le point Igari est contrôlé par Singapour (partenaire militaire loyal des États-Unis) et idéalement situé là où les contrôleurs aériens malaisiens passent la main à leurs homologues vietnamiens, et *vice versa*. Si le plan A avait fonctionné, le MH370 serait arrivé à Pékin avec une ou deux heures de retard. Un prétexte technique ou médical quelconque, le malaise cardiaque d'un passager en classe affaires par exemple, aurait suffi à expliquer l'escale imprévue au plus noir de la nuit, quand les passagers de ce « vol yeux rouges » sont endormis ou cherchent désespérément le sommeil. Sachant que les retards d'avion sont monnaie courante en Chine, le plan A aurait été un non-événement. La Chine aurait reçu une bonne leçon, à savoir qu'il ne fallait pas voler la technologie des autres, et la mission secrète de confiscation de cargo aurait été accomplie avec succès, à la grande satisfaction de ses organisateurs.

Mais le plan A ne s'est pas déroulé comme prévu.

La première étape consistait à détourner l'avion au moment où il changeait d'espace aérien et à bloquer ses communications. Dès que le MH370 a franchi le point Igari, deux AWACS l'ont pris en sandwich, bloquant son champ magnétique et toutes ses communications, le

rendant ainsi muet et invisible. Pendant que les AWACS dissimulaient le MH370, en se plaçant probablement en dessous et au-dessus de lui, l'opération d'interception et de détournement s'est mise en place.

Ghyslain Wattrelos, le dirigeant de Lafarge à Pékin, dont la femme était à bord avec deux de leurs enfants, a écrit dans son livre que deux AWACS avaient joué un rôle dans l'affaire du MH370. « Il y avait deux AWACS sur zone. Les Américains savent ce qu'il s'est passé », lui avait dit un de ses contacts de haut niveau dans les services secrets. De mon côté, un ancien pilote militaire m'avait confié, en aparté d'un entretien : « Les AWACS ont des capacités de brouillage phénoménales. » C'est ainsi que j'en suis arrivée au scénario du sandwich. Il y avait deux AWACS sur zone, or les AWACS peuvent brouiller ou faire écran à presque tout ; c'est donc la capacité de brouillage phénoménale des deux AWACS sur zone qui explique la disparition du MH370 des écrans radar. Cela me parut soudain clair et net. En plus, l'intervention des AWACS peut expliquer la perte progressive du signal du transpondeur (qui a mis plus de trente secondes à s'effacer des écrans de l'ATC, au lieu de disparaître d'un coup), car il a dû falloir un peu de temps aux deux avions pour prendre position. Le brouillage des AWACS expliquerait aussi la mauvaise qualité du contact radio, haché et pratiquement inaudible, que le pilote d'un autre avion a tenté d'avoir avec le cockpit du MH370 à 1 h 30. C'est également une explication parfaitement cohérente avec les bizarreries constatées par certains MHistes qui suivaient en continu le trafic aérien dans cette portion de ciel à ce moment-là sur FlightRadar24. Ils ont vu un point très rapide, curieusement identifié comme le KAL672, qui traversait le ciel beaucoup plus vite que tous les autres avions, mais ils ont aussi remarqué que lorsque le MH370 a disparu des écrans, plusieurs autres avions qui volaient en même temps aux alentours ont également disparu. La seule différence, c'est que, contrairement au MH370, les autres avions sont réapparus peu après, sur FlightRadar24 et surtout dans la réalité.

Parmi les bases aériennes de la région qui disposent de pistes d'atterrissage assez longues pour un Boeing 777, la base militaire d'U-Tapao semble la plus appropriée. Ses liens avec l'US Air Force sont documentés. L'aéroport de Hat Yai, au sud de la Thaïlande, réputé pour

ses trafics florissants, a pu également être mobilisé pour recevoir l'avion ou simplement en option de secours. « Quand on prépare une opération de ce calibre, on fait ce qu'on appelle du *layering*, de la stratégie multicouche, pour se ménager des choix. Dans un scénario aussi sophistiqué que celui-ci, on aura vraisemblablement prévu au moins deux lieux d'atterrissage », m'a expliqué un ancien militaire, familier du type d'opération que j'entrevoyais.

Le chahut nocturne auquel ont assisté des villageois sur la côte est de la Malaisie et en Thaïlande est assez cohérent avec la possibilité d'une grosse mission militaire aérienne. Sur les relevés du radar de Pathum Tani qu'on m'a fournis, j'avais remarqué un C-17, un gros transporteur qui était encore dans le ciel une heure avant le décollage du MH370 de Kuala Lumpur. Il y avait aussi un C-146A qui, comme nous l'avons vu, sert à convoyer rapidement et en toute discrétion des forces d'opérations spéciales. Les relevés de Pathum Tani indiquaient la présence d'un C5-B Galaxy, l'un des plus gros avions militaires au monde, qui fournit à l'USAF la capacité de transporter, à l'échelle intercontinentale, des charges hors gabarit et surdimensionnées.

Mais il y a eu très tôt dans le déroulement du plan A un obstacle inattendu. Osé mais théoriquement réalisable, le plan A n'avait pas pris en compte la forte personnalité du commandant Zaharie. C'était un homme qui était conscient de sa mission et avait un sens aigu de ses responsabilités envers sa compagnie, mais aussi et surtout, envers ses passagers. Il connaissait son avion comme sa poche. Il était maître à bord. Au fil des années, il s'était préparé à faire face aux pires problèmes, y compris la nuit et au-dessus de l'eau. Mais dans toutes ses simulations les plus audacieuses, il n'avait sans doute pas imaginé recevoir d'un commandement étranger l'ordre de changer de cap. D'après ceux qui le connaissaient bien, il était du genre à refuser ce genre de consigne.

Peut-être a-t-il répondu, en gardant son calme et sans s'écarter de son plan de vol, quelque chose comme : « Je suis en route pour Pékin avec mes passagers. Impossible d'obéir à des ordres militaires. En attendant la confirmation du contrôle aérien ou du centre des opérations de Malaysia Airlines, je m'en tiens à mon plan de vol initial. *Over*. » Comprenant le piège qui leur était tendu, les pilotes ont tout de même

eu le temps d'activer le code Tango, une transmission discrète visant à informer MAS d'un détournement, juste avant que leurs communications soient brouillées. Dans un article publié le 13 mars, le journal malaisien *Sinar Harian (Daily Sun)* déclarait, sur la base du témoignage d'un autre pilote, que le code Tango avait été activé par le MH370. Cette annonce, incongrue en apparence, a été confirmée par deux pilotes de MAS lors de leurs dépositions à la police. Dans la retranscription que j'ai lue, l'un d'eux explique qu'à 4 heures, alors qu'il volait vers Istanbul, il a vu le code Tango s'afficher sur son écran ACARS. Le message disait : « Kod Tango déclaré pour tous les vols MH [sic]. » Est-ce donc effectivement le commandant Zaharie qui a réussi à avertir MAS qu'il était détourné, comme le pilote interviewé l'a déclaré au *Sinar Harian*, ou est-ce MAS qui a pris l'initiative d'informer tous les autres avions de cette situation d'urgence, en diffusant ce code Tango au reste de sa flotte active ? Il se peut d'ailleurs que les deux se soient produits consécutivement : informée par le MH370 que l'avion était soumis à une tentative de détournement, Malaysia Airlines a décidé d'en alerter tous ses avions en vol. Quoi qu'il en soit, malgré la double confirmation que le code Tango avait été émis, par MAS et par les pilotes qui furent entendus par la police, les rapports officiels n'en ont jamais parlé et cet élément n'apparaît pas dans les rapports d'activités du centre des opérations de MAS.

Toujours est-il que, parce que le pilote a refusé d'obéir à des ordres qui allaient à l'encontre de sa mission et de son plan de vol, ou pour d'autres raisons que je ne connais pas, le plan A a échoué. Bien qu'il soit menacé et fermement encadré, le commandant Zaharie poursuit sa route. Le MH370 est maintenant invisible et silencieux, mais il continue à voler, toujours en direction de Pékin. Peut-être y a-t-il eu des tirs de sommation. Si l'on en croit les multiples champs de débris repérés par les *nodders*, il se peut aussi qu'en voulant atteindre le MH370, un chasseur qui faisait partie de l'opération ait été abattu. C'est déjà arrivé (voir la « tragédie d'Ustica », Addendum, p. 498). Mike McKay, l'ingénieur néo-zélandais, a bien vu ce qu'il pensait être un « avion en feu » depuis sa plateforme pétrolière. Et les villageois de la côte est de la Malaisie ont entendu une explosion et toutes sortes de bruits inhabituels, et des objets en feu tomber du ciel, à peu près au moment

de l'interception. Les MHistes ont repéré, sur plusieurs sites de suivi de vols (comme FlightRadar24), des objets non identifiés volant à grande vitesse vers la route du MH370 cette nuit-là. Étaient-ce des avions de combat (qui normalement n'apparaissent pas) ? Ou des missiles ?

Entre 1 h 20, heure supposée de l'interception à Igari, et 2 h 33, heure à laquelle, d'après le message de position reçu par le centre des opérations de MAS, le MH370 se trouvait non loin de Da Nang (au point N14.90000, E109.15500), l'avion aura parcouru, soit environ 580 milles nautiques (1 074 kilomètres) s'il a volé directement d'un point à un autre, soit environ 650 milles nautiques (1 204 kilomètres) s'il a longé la côte. Cela donne une vitesse moyenne d'environ 477 nœuds pour la route directe, qui correspond à la vitesse de l'avion avant Igari (470 nœuds). Pour longer la côte, il lui aurait fallu atteindre une vitesse bien supérieure, 534 nœuds, excédant la vitesse maximale d'un Boeing 777-200ER, qui est officiellement de 513 nœuds (950 kilomètres/heure). On peut donc penser que le commandant a choisi le trajet le plus court. Se sentant menacé, le commandant aura estimé qu'il avait intérêt à gagner au plus vite l'espace aérien chinois. Le MH370 avait d'ailleurs été localisé au-dessus du Cambodge par le centre des opérations de MAS. Il se trouve qu'à 2 h 25, alors que l'avion approchait de l'espace aérien chinois, son SatCom s'est remis à fonctionner, comme si les AWACS avaient décidé de se disperser pour ne pas être surpris par les radars chinois, voire pris pour cible par la défense aérienne chinoise. La mission avorte donc quand le MH370 s'approche non seulement de Chine mais d'une région chinoise ultra-sensible. La base navale de Yulin, qui abrite notamment les sous-marins nucléaires chinois, située au sud de l'île de Hainan, est au sommet d'un triangle virtuel de 150 milles nautiques, avec au sud-ouest Da Nang sur la côte vietnamienne et au sud-est l'archipel des îles Paracels, revendiqué par le Vietnam et Taïwan mais de facto occupé par la Chine.

Mais cette audacieuse tentative des pilotes du MH370 échoue alors qu'elle est sur le point de réussir. D'après le même contact du Proche-Orient qui a parlé des AWACS, l'avion aurait finalement pu être visé par des « systèmes d'armes laser » (LaWS) que l'armée américaine testait officiellement ces jours-là dans cette région du monde. L'avion a donc

été abattu soit par erreur, soit délibérément, en dernier ressort, s'il fallait absolument empêcher sa précieuse cargaison d'arriver en Chine.

On ne peut pas éliminer la possibilité que ce soit la Chine qui ait abattu le MH370, par précaution, particulièrement dans cette zone extrêmement sensible. Imaginons que ses radars aient vu une formation de plusieurs aéronefs approcher de son espace aérien sans préavis. Impossible, le cas échéant, de savoir qu'un avion civil se trouvait au milieu de cet ensemble menaçant. L'ambassadeur chinois a bien dit aux familles que c'était une affaire « très compliquée »… Mais les échanges diplomatiques auraient alors pris une autre allure que celle que nous allons observer.

Dans un cas comme dans l'autre, les deux superpuissances sont probablement impliquées, et sans doute jusqu'au cou, dans la disparition du MH370. À partir de là, elles n'ont d'autre choix que de se mettre d'accord pour effacer les traces de ce désastre. Or, on le sait, « effacer des traces laisse des traces ». En cas d'explosion en vol, les débris se répandent sur une vaste surface. Les *nodders* en ont repéré des quantités dans la zone, mais Tomnod ne les a jamais situés correctement – ni même reconnus.

Selon d'autres sources, l'avion n'aurait été que partiellement endommagé, ce qui lui aurait permis d'amerrir, pour le meilleur ou pour le pire. Pour faciliter les opérations de sauvetage au cas où il y aurait des survivants, le pilote a pu chercher à amerrir le plus près possible des côtes ou d'une île. L'explosion en vol pourrait expliquer le SOS de 2 h 43 annonçant que la cabine était en train de se désintégrer et demandant l'autorisation d'un atterrissage d'urgence. Dans le cas de l'accident de Téhéran (vol PS752), on a capté « dix-neuf secondes » de conversation dans le cockpit après que l'avion a été été touché par le premier missile, ce qui prouve que les pilotes du MH370 ont très bien pu envoyer le message de détresse de 2 h 43 même après l'impact d'un missile[231]. Le fait qu'un pilote de Vietnam Airlines ait entendu ce message de SOS et en ait parlé aux médias locaux prouve que ce *Mayday* a existé.

Le lieu de l'impact, apparemment dans les eaux vietnamiennes, étant connu avec précision, une opération de ramassage des débris a pu se mettre en place assez facilement, à condition que la presse locale et

internationale soit tenue à l'écart et gavée d'absurdités distrayantes qui l'occupent et détournent son attention le plus longtemps possible. D'après le témoignage de Christian Courcelles, l'ancien employé de Bombardier, la collecte de débris a débuté le jour même. Il affirme avoir vu une (des deux) boîtes noires, portée comme il se doit dans un « aquarium », être débarquée à terre. Nous savons également que le Vietnam a autorisé l'accès à ses eaux territoriales à des navires chinois et américains. Le cas échéant, l'opération de nettoyage a dû être menée tambour battant. Il se peut même que l'USS *Pinckney* y ait participé. Son commandant a dit combien il était « fier » du courage de son équipage et a parlé de « tragédie » quand le reste du monde attendait encore de savoir où était passé le MH370…

Bien que ce scénario saisissant concorde avec nombre de faits avérés, il présente encore plusieurs zones d'ombre. Par exemple, pourquoi penser que c'est la Chine qui avait la mainmise sur cette cargaison à Kuala Lumpur ? Nous avons vu que les mangoustans, les *« fresh mangosteens »*, sont sans doute le nom de code d'une grande variété de marchandises illicites qui transitent, peut-être quotidiennement, via l'aéroport international de Kuala Lumpur (KLIA), l'une des principales plaques tournantes mondiales du marché noir, en particulier entre l'Afrique et la Chine. Le rapport d'enquête privée commandité par Sarah Bajc (voir chapitre 6) précise qu'un Chinois avait escorté un chargement qui était arrivé quelques jours plus tôt du Pakistan pour être embarqué à bord du MH370. Les membres du personnel de MAS chargés du fret ont indiqué à l'enquêteur qu'ils l'avaient tous remarqué parce que c'était très inhabituel.

Si j'ai souligné la piètre qualité de ce rapport privé et contesté la plupart de ses conclusions, j'ai néanmoins été frappée par le fait que Sarah Bajc, porte-parole autoproclamée des familles des victimes, n'a jamais voulu qu'il soit publié ; non seulement cela, elle n'a même pas voulu le communiquer aux familles. J'en suis venue à me demander si ce rapport ne contenait pas quand même quelques bribes de vérité. Problème : cette marchandise, provenant, pense-t-on, du Pakistan et remise en mains propres, n'est nulle part mentionnée sur le registre d'embarquement de l'avion. Et si elle était importante au point de

déclencher une opération d'une telle ampleur, elle devait être assez volumineuse, sinon quelqu'un l'aurait transportée en bagage à main.

J'ai donc examiné à nouveau les documents officiels portant sur le fret. Et découvert une information qui aurait dû me sauter aux yeux il y a longtemps déjà. Dans le rapport final de l'enquête, il est indiqué que l'énorme cargaison de Motorola, deuxième ensemble le plus lourd (2,65 tonnes) à bord cette nuit-là, n'avait subi aucun contrôle de sécurité[232]. Il semble incroyable que personne n'ait réagi à cette anomalie quand elle a été rendue publique en juillet 2018. Personne ne s'est ému du fait qu'un tel chargement de matériel électronique, par ailleurs très mal documenté, n'ait pas été passé aux rayons X avant d'être embarqué à bord du MH370 ; ni à Penang, d'où il venait, « parce qu'il n'y avait pas d'appareil assez grand pour scanner les colis de cette taille », ni à KLIA, qui disposait pourtant de machines adéquates. Le rapport indique simplement : « Le chargement est arrivé [à KLIA] le soir du 7 mars et a été embarqué dans le MH370 sans passer par le contrôle de sécurité. » Apparemment, il a subi seulement une inspection visuelle à Penang, « sans que le colis soit ouvert ». En d'autres termes, on a jeté un coup d'œil à ce chargement à Penang avant de le charger sur un camion, qui a été scellé par les douanes et la sécurité de MAS et envoyé à KLIA. Une telle négligence n'est-elle pas une faute grave de la part de la compagnie aérienne ?

« Un chargement qui ne passe pas au scanner, c'est très inhabituel, m'a confirmé le responsable du fret d'une des plus grandes compagnies de fret aérien. Si l'avion avait pour destination les États-Unis, il n'en aurait pas été question. Mais même pour Pékin, je suis très étonné. » Il m'a raconté l'histoire de l'un des rares cas de cargo non scanné de toute sa carrière. C'était à Londres et sa compagnie devait embarquer d'énormes moteurs d'avion, mais comme il n'y avait pas de scanners assez grands, ils avaient dû faire appel à des chiens. Déjà un peu déstabilisée par ce détail, j'ai été encore plus stupéfaite de lire, toujours dans le rapport d'enquête officiel, que le camion scellé qui a assuré l'acheminement sur les 400 kilomètres qui séparent Penang de KLIA a voyagé « sous escorte de sécurité ». Une « escorte de sécurité » pour quelques « walkies-talkies, chargeurs et accessoires de radio » ? En Malaisie ? Non seulement cela ne s'est jamais vu dans le contexte de la

Malaisie, mais surtout cela semble totalement absurde et injustifié pour le cargo déclaré. « Les seules fois où j'ai entendu parler de camions voyageant sous escorte, c'était en Russie, il y a bien longtemps, et au Mexique, au moment du lancement de nouveaux produits Apple », m'a dit le même professionnel du fret.

Au début de mon enquête, j'avais examiné les documents relatifs à la cargaison et trouvé la description du chargement Motorola particulièrement vague. En découvrant plus tard que ce chargement n'avait pas été passé au scanner et qu'il avait voyagé sous escorte, j'ai trouvé cela franchement problématique. En gardant en tête l'idée que l'avion devait peut-être être détourné pour lui confisquer une partie de sa cargaison avant son arrivée à Pékin, j'ai vérifié l'emplacement exact du chargement Motorola dans la soute. Il se trouve qu'il y était idéalement placé pour être sorti en premier, par la porte avant de la soute. Si l'on récapitule, non seulement ce chargement a été décrit de manière anormalement vague dans la lettre de transport aérien ; ensuite il a été embarqué sans être scanné, au mépris total des règles de sécurité internationales ; il était toutefois d'une telle importance que son acheminement jusqu'à l'avion a dû se faire sous escorte, du jamais-vu dans le contexte malaisien et encore moins pour des « chargeurs et accessoires de radio » ; enfin, il se trouve qu'il était placé de manière à être le premier à sortir, ce dernier point ne prouvant rien.

Dans ce cas, de par sa provenance « Motorola », il semblerait que le « précieux chargement » ait plutôt été envoyé à Pékin par les États-Unis sans doute dans le but de s'en servir eux-mêmes. La Chine aurait-elle eu vent de l'opération et attendait-elle simplement qu'il soit livré à Pékin pour s'en emparer ? Je n'ai pas d'éléments là-dessus. Mais que ce chargement ait été destiné à la Chine ou à quelque organisation américaine en Chine, une chose est certaine : l'opération entreprise cette nuit-là a terriblement mal tourné.

Connaissant le profil du commandant Zaharie – un pilote chevronné et une forte tête, entièrement dévoué à MAS –, je me suis demandé si l'on pouvait raisonnablement imaginer qu'il ait ainsi désobéi à l'ordre d'un commandement militaire étranger lui enjoignant de changer de cap. Ses amis l'affirment, parce qu'il avait des principes, disent-ils.

Confronté à une intervention militaire hostile en vol, il aurait pu opter pour la prudence et obtempérer, mais il a pris la décision qui lui parut la plus juste. Si c'est vraiment ce qui s'est passé, il a évidemment fait un très mauvais « bon choix ».

Du côté des militaires impliqués, parce qu'ils disposaient de très peu de temps – une heure ou deux – pour exécuter leur mission, il a pu y avoir de la précipitation et de mauvaises décisions qui ont abouti à la catastrophe.

Les États-Unis ont été d'une discrétion inhabituelle pendant toute la crise. Quatre mois avant la perte du MH370, j'avais été témoin, et aux premières loges, de leur remarquable intervention humanitaire après le passage dévastateur du typhon Haiyan aux Philippines[233]. Au milieu de ce chaos apocalyptique, la formidable puissance de l'US Navy avait été époustouflante. En Asie, comme ailleurs dans le monde, l'armée américaine n'est pas connue pour sa timidité ou sa discrétion. Pourtant, après la disparition du MH370, on a à peine vu ou entendu les États-Unis, malgré leur engagement notoire dans la région.

Curieusement, ils n'ont jamais adressé le moindre reproche aux autorités malaisiennes à la suite de cette catastrophe, qui impliquait pourtant un Boeing et trois citoyens américains. Leur suprématie absolue dans le domaine de la surveillance n'est un secret pour personne. La couverture de la région par leurs satellites a été modestement qualifiée de « totale » par une source américaine très haut placée. Et pourtant, ils n'ont pas proposé la moindre image provenant des innombrables satellites, civils et militaires, qui sont positionnés au-dessus du sud de la mer de Chine, ni aucun relevé radar de leurs nombreux navires et avions alors présents dans la région, pour aider à localiser l'épave de l'avion dans les différents lieux de crash envisagés.

L'impression générale fut donc que les États-Unis avaient opté pour une politique de *hands off*, « on ne s'en mêle pas ». Cette approche non-interventionniste est des plus inhabituelles, d'autant qu'il leur aurait été si facile de faire beaucoup plus. La Maison-Blanche n'a même pas envoyé de condoléances pour le MH370, comme elle le fait pour la plupart des accidents d'avion.

Cette attitude étrangement réservée des Américains fut précisément le sujet d'une conversation amicale assez animée que j'eus avec des

Malaisiens début 2015 à Kuala Lumpur. L'un des participants à la discussion était très proche du premier cercle du pouvoir malaisien. Il avait affirmé que « la Maison-Blanche appelait tous les jours » au début de la crise. Cela m'avait abasourdie. Alors que les États-Unis ont brillé par leur absence en public, en coulisse le cabinet du président des États-Unis suivait l'affaire en direct. Au point d'appeler tous les jours le ministre des Transports et de la Défense Hishammuddin Hussein, alias monsieur « Non-Non »… Quelles situations dans le monde exigent d'être suivies d'aussi près, non par le secrétariat d'État ou par le Pentagone, mais par la Maison-Blanche elle-même ?

Un ancien correspondant à Washington m'a apporté une réponse : « Quand la Maison-Blanche téléphone de cette manière, ce n'est manifestement pas pour obtenir des informations, puisqu'on peut supposer qu'ils ont accès à toutes les informations qu'ils veulent par leurs propres moyens. C'est plutôt pour suggérer ce qu'il faut faire ou dire et pour garder le contrôle de la situation. »

Autre fait qui aurait dû alerter par son caractère insolite, le FBI a aussitôt envoyé ses agents sur place, non seulement au siège de MAS à Kuala Lumpur, comme me l'a révélé, en mars 2014, une personne proche de l'enquête, mais aussi auprès de sociétés en d'autres lieux stratégiques, comme je l'ai découvert plus tard. À leur plus grande stupéfaction, plusieurs employés de sociétés travaillant dans des secteurs liés à la surveillance aérienne et aux communications spatiales dans la région (notamment Sita), y compris à Singapour, ont dû signer des déclarations sous serment les engageant à ne pas parler de ce qu'ils avaient vu ou entendu cette nuit-là.

Le 8 mars 2014, le président Barack Obama était en week-end familial à Key Largo, en Floride. C'est là qu'il a été « mis au courant » de la situation, selon Josh Earnest, porte-parole de la Maison-Blanche cité par Bloomberg. Le dimanche soir en Floride (lundi matin à Pékin), une conversation téléphonique a été organisée entre le président chinois Xi Jinping et Obama[234]. Le gouvernement chinois a le chic pour imposer des horaires les moins accommodants possibles quand il veut faire comprendre à son correspondant que l'affaire est de la plus haute importance. Les dirigeants des deux premières puissances mondiales ne décrochent pas simplement leur téléphone pour discuter des affaires

courantes, encore moins d'un accident d'avion, me semble-t-il. Cet entretien téléphonique paraît plus en ligne avec une crise bilatérale potentiellement majeure. D'après plusieurs médias chinois, la situation en Ukraine a été abordée pendant cet appel, mais Xi Jinping indique également à son homologue américain qu'il est « très préoccupé par la sécurité des personnes à bord de l'avion [MH370], en particulier des passagers chinois et américains, et que la Chine continuerait à entretenir des relations étroites avec les États-Unis ». Sachant que les censeurs chinois rédigent avec soin les retranscriptions de ces échanges téléphoniques, je ne peux m'empêcher de trouver cette conversation assez étrange. Pourquoi le président chinois exprimerait-il sa « profonde préoccupation » à son homologue américain au sujet de cet avion perdu ? Il faut souvent plusieurs jours pour retrouver des débris si l'avion est tombé en mer. Et pourquoi préciser aussitôt que la Chine continuera d'entretenir des relations étroites avec les États-Unis ? Serait-ce la traduction en termes diplomatiques de « nous savons ce qui s'est passé mais nous sommes prêts à négocier » ? Pour sa part et toujours selon les médias chinois, Barack Obama aurait alors présenté ses condoléances pour l'accident d'avion et assuré que les États-Unis étaient prêts à coopérer avec la Chine en participant aux opérations de recherches et de sauvetage. Étant donné l'appétit féroce des médias pour l'histoire du MH370 à ce moment-là, j'ai été étonnée que les rares organes de presse occidentaux qui ont relaté cet appel téléphonique Xi-Obama n'aient pas fait état de cette partie de la conversation[235]. En fait, l'explication est simple : on ne la trouve nulle part dans le compte-rendu officiel de la Maison-Blanche[236]. Le bureau du président a décidé d'omettre complètement la partie de l'échange concernant le MH370. Encore des traces effacées ? Pourquoi ?

Il semble que les Chinois aient été assez mécontents de cet « oubli » américain. Deux semaines plus tard, lorsque les deux présidents se sont retrouvés à La Haye, à l'occasion du III^{e} Sommet sur la sécurité nucléaire, ils ont parlé à la presse avant une réunion bilatérale qui devait avoir lieu en privé, à la résidence de l'ambassadeur des États-Unis. Le président américain, qui a été le premier à s'exprimer, a paru évoquer tout ce qui pouvait être évoqué : du changement climatique à la situation de la sécurité nucléaire en Crimée, sans oublier sa femme

Michelle et ses filles, en visite touristique en Chine où elles jouaient au ping-pong et avaient vu des pandas. Mais pas un mot sur le MH370, qui était encore à la une de toute la presse mondiale. Quand est venu le tour du président Xi Jinping, celui-ci, manifestement résolu à mettre les choses au point, a commencé, sans même s'embarrasser de politesses ou de banalités de circonstance, par informer les médias que le président Obama l'avait appelé récemment pour « lui exprimer sa sympathie à propos de l'avion de Malaysia Airlines ». Il a également remercié Obama d'avoir « demandé aux agences américaines compétentes de se joindre aux recherches et de partager leurs informations avec la partie chinoise ». Cette fois, la Maison-Blanche ne pouvait plus omettre ou passer sous silence le fait que le MH370 avait été au cœur de la conversation téléphonique Xi-Obama qui avait eu lieu deux semaines plus tôt. Xi a alors mentionné une lettre que lui avait envoyée Obama par la suite, lui proposant, entre autres choses, « de relever les défis communs dans un esprit de coopération pratique ». Une façon habile pour le président chinois de faire savoir à son homologue américain qu'il n'était pas encore sorti d'affaire en ce qui concernait le MH370. Bien sûr, au moment même, à part le président américain et quelques-uns de ses conseillers, personne ne semble avoir remarqué ce message tacite.

On l'a constaté, sur le terrain, les Américains ont surtout pris les devants pour détourner l'attention de la mer de Chine du Sud[237], où patrouillaient plusieurs de leurs navires. Grâce aux informations distillées par des sources américaines, les organes de presse les plus influents ont joué un rôle clé dans l'élaboration de ce qui est très vite devenu le « récit officiel ». Le 13 mars 2014, le *Wall Street Journal* a été le premier à annoncer que l'avion avait continué à voler pendant plusieurs heures après le dernier contact radar. Ce fut le véritable tournant et le début du nouveau scénario quant au destin du vol MH370. D'après un e-mail que j'ai évoqué précédemment, quand l'information a été publiée pour la première fois, Boeing et Rolls-Royce ont l'un et l'autre prévenu Malaysia Airlines que celle-ci était « fausse ». En fait, Rolls-Royce a reçu ses dernières données de l'avion après la fin de la montée au niveau de croisière. Autrement dit, la source qui a dit au

Wall Street Journal que Rolls-Royce avait cette information concernant le moteur a dû l'inventer, car Rolls-Royce elle-même ne l'a jamais reçue. À l'époque, CNN avait également cité « une source de haut niveau dans l'aviation, ayant une connaissance détaillée du dossier, qui a affirmé à [son présentateur vedette] Richard Quest, jeudi, qu'il n'existait aucune donnée technique indiquant que l'avion avait continué à voler pendant quatre heures et a souligné que le compte-rendu du *Wall Street Journal* était faux ». Mais la Maison-Blanche a confirmé la version du *Wall Street Journal* peu après et c'est ainsi que la fausse information – fausse selon les deux entreprises censées être le mieux informées de la situation de leur avion et de leurs moteurs, et fausse aussi selon une source de haut niveau de CNN – est devenue vérité. Il faut souligner, à la décharge des officiels malaisiens, qu'ils ont, eux aussi, initialement réfuté et démenti l'idée du vol qui aurait continué pendant des heures. Ils ont tenté d'y résister. Avec le recul, j'aurais aimé que CNN ait le courage de maintenir la version de sa « source fiable haut placée dans l'aviation » et de remettre en question le nouveau récit qui prenait forme en ces moments cruciaux. Au lieu de quoi CNN est très vite rentré dans le rang et a finalement même pris la tête de la rocambolesque chasse aux pings qui allait se dérouler au large de l'Australie.

Le 15 mars 2014, le *New York Times* confirmait indirectement la nouvelle route de l'avion en affirmant qu'après son demi-tour (désormais accepté partout comme un fait accompli), le MH370 était monté très haut afin de neutraliser ses passagers, pour ensuite voler très bas pour échapper à la détection des radars. Cette information, qui aurait dû être vérifiée avant d'être publiée et qui concernait probablement un autre avion, a aussi contribué à renforcer l'idée que quelque chose de sinistre et de délibéré s'était produit dans le cockpit du MH370. CNN a finalement aussi ajouté sa « preuve » du demi-tour, en citant, le 12 avril 2014, un « officiel américain » anonyme (un de plus) ayant affirmé que le téléphone portable du copilote du MH370 avait été détecté alors que l'avion survolait Penang. Une fois de plus, cette histoire n'a ensuite jamais été officiellement confirmée. Depuis, elle a été examinée et réfutée par la police malaisienne. Mais l'idée du téléphone qui se connecte à une antenne locale a néanmoins été très efficace pour appuyer le scénario de l'avion survolant la Malaisie. Au cours des

premières semaines suivant l'accident, alors que les médias pataugeaient dans la plus grande confusion, ces informations ont beaucoup pesé dans la balance, d'autant qu'elles venaient de médias respectés. Elles ont été capitales pour détourner l'attention du scénario du crash en mer de Chine du Sud.

Lorsque Barack Obama s'est rendu en Malaisie, sept semaines après la perte du MH370, il a enfin présenté publiquement, en une phrase, les condoléances des États-Unis aux familles des victimes. Ce fut la seule et unique mention du MH370 de toute sa visite. Comme si l'affaire était classée. L'avion le plus sûr du monde, fabriqué par Boeing, avait mystérieusement disparu avec 239 personnes à son bord. Soit.

Si on voulait malgré tout trouver un aspect positif au désastre du MH370, on pourrait mentionner l'extraordinaire rapprochement qui s'est opéré entre les États-Unis et la Malaisie à cette occasion. Ces deux pays que tant de choses séparaient depuis des années sont devenus grands amis du jour au lendemain, et ce, malgré l'énorme scandale 1MDB dans lequel le Premier ministre Najib Razak était notoirement impliqué. Et le fait que même le Département américain de la justice enquête sur ce scandale n'a pas découragé le président Obama d'inviter Najib à une partie de golf à Hawaii le jour de Noël 2015, ni le président Trump de l'accueillir à la Maison-Blanche en septembre 2017.

L'attitude de la Chine n'est pas moins étrange. Avec 60 % de citoyens chinois parmi les passagers, la Chine est le pays qui a payé de loin le plus lourd tribut, en vies humaines, dans ce désastre. Pékin avait donc de bonnes raisons de prendre la tête des opérations de recherches et d'une enquête criminelle. Au début, la Chine a en effet pris les choses en main (voir chapitre 2). Elle a envoyé plusieurs navires participer aux premières recherches en mer de Chine méridionale ; elle a été le premier pays à présenter des images satellite montrant des débris potentiels ; elle a même laissé les familles des victimes protester haut et fort et manifester publiquement devant l'ambassade de Malaisie à Pékin. Mais d'une façon générale, elle a plutôt fait profil bas et a assez vite changé d'attitude.

La Chine n'a participé qu'à contrecœur aux recherches sous-marines menées par l'Australie. À plusieurs reprises, les émissaires chinois ont boudé les réunions tripartites qu'ils étaient censés avoir avec la Malaisie

et l'Australie à Canberra. Ce manque d'enthousiasme ressemble assez fort à une désapprobation diplomatique de l'exercice australien. Quand la Chine a enfin accepté de contribuer financièrement à l'opération australienne, elle n'a apporté que 10 % du budget total, peut-être pour avoir tout de même accès aux cartes du plancher océanique. Car si, ayant pris part à l'opération de nettoyage-camouflage, la Chine savait exactement où l'avion s'était écrasé, pourquoi accepterait-elle de financer l'exercice de recherches factices que dirigeait si fièrement l'Australie ?

Si on repense aux paroles prononcées par l'ambassadeur chinois lorsqu'il s'est adressé aux familles dans les premiers jours suivant la disparition de l'avion – « C'est très compliqué. Vous ne pouvez pas comprendre » –, on est tenté de croire que la Chine aussi en savait déjà plus long qu'elle ne l'a jamais admis. Mais la Chine sait tirer parti des crises. Si elle avait assisté à un gigantesque fiasco américain, elle était dans une position idéale pour négocier quelque chose de considérable en échange de son silence. Les États-Unis pourraient-ils par exemple fermer les yeux sur la construction de nouvelles installations militaires, sur plusieurs îles très disputées de la mer de Chine ? Si un tel arrangement a effectivement été obtenu, en gros le feu vert de Washington permettant à Pékin de faire ce qu'elle veut en mer de Chine méridionale dans un délai donné, la Chine n'a pas tardé à en faire bon usage. Le 2 mai, la Chine a positionné sa gigantesque plateforme pétrolière d'un milliard de dollars, Haiyang Shiyou 981 (HD 981), près des îles Paracels, dans les eaux revendiquées par le Vietnam. Cette opération a déclenché une virulente vague de protestations anti-chinoises au Vietnam et plusieurs graves incidents en mer. Mais Washington n'a pas levé le petit doigt. Début juin, la Chine a envoyé quatre autres plateformes pétrolières (trois plateformes de forage en eaux profondes et une plateforme élévatrice utilisée pour les eaux peu profondes) en mer de Chine méridionale, indiquant clairement qu'elle renforçait sa présence dans la région contestée. L'agence de presse Reuters a rapporté que « le mastodonte pétrolier d'État China National Offshore Oil Company (CNOOC) disait depuis longtemps vouloir explorer les eaux plus profondes au large de la Chine afin de stimuler la production. La compagnie a annoncé de nouveaux projets à l'est et à

l'ouest de la mer de Chine méridionale pour le second semestre 2014. La CNOOC a déclaré qu'elle augmenterait d'un tiers ses dépenses d'investissement annuelles en 2014, soit près de 20 milliards de dollars ». Le *Global Times*, organe anglophone du Parti communiste chinois, a qualifié le déploiement de ces plateformes de « prise de position stratégique ». Cette fois, le président Obama s'est tout de même fendu d'un commentaire : « Il est important de parvenir à régler les différends maritimes en conformité avec le droit international et d'encourager toutes les parties concernées à régler les problèmes dans le respect d'un cadre légal, afin d'éviter une possible escalade qui aurait un impact sur la navigation et le commerce. » Difficile de faire plus laconique. Cela n'a en rien ralenti les élans de la Chine, qui a au contraire accéléré de manière spectaculaire la construction par poldérisation de divers îlots, bancs de sable, récifs et autres îles coralliennes, en particulier dans les archipels des Paracels et des Spratleys, ainsi occupés de fait par la Chine. En quelques mois, le seul récif de Fiery Cross a été transformé en une base militaire chinoise de 274 hectares, dotée d'une piste de 3 125 mètres.

Quelle ironie… Pendant que l'Australie faisait la une des journaux du monde entier en prétendant superviser la plus grande opération de recherches (fictive) de l'histoire de l'humanité, la Chine menait tranquillement un projet incomparablement plus ambitieux, plus coûteux et bien plus lourd de conséquences sans susciter le millième du suivi ou de l'attention des médias et du public. Avant d'imaginer un lien entre l'accident du MH370 et la militarisation accélérée de la mer de Chine du Sud, j'avais été sidérée par le stoïcisme apparent des Américains, qui ont pourtant dû s'étrangler à chaque fois qu'ils voyaient sur leurs images satellite ces énormes convois de barges pleines de sable aller du continent vers les îles convoitées. Il n'était certainement pas à l'ordre du jour de la politique régionale américaine de laisser la Chine construire ces gigantesques installations militaires et prendre si vite ses quartiers dans cette mer stratégique. Évidemment, si ce fut le prix à payer pour s'assurer que personne ne sache ce qui était arrivé au MH370, cela peut peut-être se comprendre…

Le Vietnam aussi est forcément dans le secret, peut-être plus que quiconque, mais cet « ancien » pays communiste est un trou noir d'où

presque rien ne sort. Impossible toutefois de nier l'extraordinaire rapprochement qui s'est opéré entre les États-Unis et le Vietnam au cours du second mandat d'Obama (2013-2017), pendant lequel les visites au plus haut niveau se sont multipliées entre les deux pays. C'est peut-être encore une coïncidence, mais six mois après la disparition du MH370, l'embargo américain sur les armes, dont le Vietnam souhaitait depuis longtemps la fin, a été assoupli. Et il a été levé définitivement en mai 2016. Entre-temps, les échanges commerciaux entre les États-Unis et le Vietnam se sont développés aussi vite que la poldérisation chinoise. En 2016, le Vietnam était devenu le marché d'exportation américain qui connaissait la plus forte croissance de tous les partenaires commerciaux des États-Unis ; en 2018, le déficit commercial bilatéral atteignait le chiffre impressionnant de 55,8 milliards de dollars en faveur du Vietnam. Il y a peut-être eu d'autres gratifications. Les bavures peuvent coûter cher et le silence s'achète à prix d'or.

Je ne sais pas très bien où situer le gouvernement français dans cette affaire. Quelqu'un m'a dit, au début de mon enquête, que des « grandes oreilles » (système d'écoute) françaises, implantées dans des terres lointaines de l'hémisphère Sud, avaient capté une partie de l'opération d'interception. Je n'en ai jamais obtenu la preuve, mais deux ans plus tard, j'ai rencontré une autre personne qui avait eu pour fonction de transcrire ces enregistrements, et cela m'a semblé confirmer la première information. Il est possible que la France ait été au courant dès le premier jour, d'une façon ou d'une autre. Puis, en juillet 2015, il y a eu l'épisode du flaperon. Jusqu'alors, la France avait peut-être choisi de garder le silence en attendant de voir comment cette catastrophe allait être gérée. Mais l'affaire du flaperon l'a obligée à s'engager. Soit la France a été complice de l'entreprise de mystification du flaperon dès sa conception, soit son arrivée à La Réunion l'a prise au dépourvu et l'a forcée à choisir son camp.

Car il aurait été facile pour les experts de rejeter le débris ou au moins de mettre en doute son authenticité du fait de l'absence de plaque d'identification. Mais comme on l'a vu, malgré la réticence initiale des experts français à confirmer l'appartenance du débris au MH370, et bien que les experts de Boeing et du NTBS aient déclaré, après avoir vu

le flaperon, n'être « pas entièrement convaincus » qu'il appartenait au MH370 (ainsi que l'a rapporté le *New York Times*), la France a soudain rejoint le concert des nations qui martelaient le récit du crash dans le sud de l'océan Indien. Après tout, la France n'allait pas compromettre ses relations avec toutes ces nations alliées à cause d'un fragment d'aile d'avion. Oui, elle avait – et a toujours – une enquête formelle en cours, mais ses juges ont été régulièrement mutés, un moyen assez sûr de faire traîner les investigations. La première visite de l'histoire d'un président français en Australie a eu lieu en novembre 2014, suivie, en avril 2016, de l'adjudication à la France et de la signature d'un contrat colossal de vente de sous-marins d'un montant de 50 milliards de dollars australiens (32 milliards d'euros). En 2017, François Hollande a également acté la première visite de l'histoire d'un président français en Malaisie, au cours de laquelle de juteux contrats de vente de matériel militaire ont été signés et d'autres, à propos du Rafale par exemple, simplement discutés.

La Malaisie a essuyé une avalanche de critiques pendant toute cette affaire. Sa prodigieuse incompétence a été étalée dans les médias du monde entier et les manquements de l'administration malaisienne ont donné lieu à des moqueries et des railleries incessantes.

Mais si la Malaisie était la véritable coupable de cette tragédie, pourquoi l'aurait-on protégée en couvrant l'affaire d'un brouillard de mystère aussi épais ? Si la Malaisie était réellement la seule responsable de cette catastrophe, elle aurait été désignée coupable et clouée seule au pilori.

N'est-il donc pas plus vraisemblable d'imaginer qu'elle ait plutôt joué le rôle de l'« idiot utile », du bouc émissaire, du complice forcé dans une affaire bien plus complexe qu'il n'y paraît ? Sous le couvert de son inaptitude sans précédent et tout à fait exceptionnelle, la Malaisie a endossé l'entière responsabilité de cette catastrophe. Il est bien possible que lorsque la décision a été prise au plus haut niveau d'opter pour la dissimulation plutôt que d'assumer la tragique vérité, le fait que la Malaisie faisait partie de l'équation ait été un facteur décisif, bien que risqué. On aura simplement dit à la Malaisie de continuer à jouer les naïfs ignorants : « Je ne sais rien, je ne comprends rien, je fais de mon mieux, *lah* ! »

Ceux qui ont rencontré les membres du gouvernement dans les premières heures et les premiers jours suivant la perte du MH370 ont trouvé le Premier ministre extrêmement perturbé. Si corrompu et rusé soit-il, Najib Razak n'est pas bon acteur. On remarquera aussi que chaque fois que Najib s'est exprimé pour servir la version officielle ou le récit Inmarsat, il s'est référé à ce qui lui avait été dit, essentiellement par les Britanniques. Les mots qu'il a choisis lors de son annonce définitive du 24 mars sont parfaitement clairs. Il a déclaré : « Inmarsat et l'AAIB ont conclu que le MH370 a suivi le corridor sud et que sa dernière position est au milieu de l'océan Indien. » Tout le monde ou presque se souvient de ce qu'a dit le Premier ministre de Malaisie, mais bien rares sont ceux qui ont noté que, selon ses propres termes, il ne faisait que répéter ce que lui avait dit le Bureau d'enquête des accidents aériens (Air Accidents Investigation Branch, AAIB) de Grande-Bretagne. De fait, en interprétant les données Inmarsat, puis en convainquant le gouvernement malaisien qu'elles étaient fiables, la Grande-Bretagne a elle aussi fortement contribué à imposer le récit Inmarsat. Selon les propres mots de Najib, c'est l'AAIB qui a identifié le lieu du crash final du MH370. La Malaisie ne faisait que citer. En fin de compte, la Malaisie est-elle la coupable, l'« idiot utile » ou la victime dans cette affaire ? Je penche pour l'« idiot utile », très utile certes, mais peut-être pas si idiot, car le pays a dû négocier au prix fort la longue humiliation subie.

La malédiction du MH370 ne s'arrête peut-être pas là.

Imaginons maintenant une suite encore plus abjecte à cette version hypothétique de la catastrophe.

La livraison de la cargaison spéciale à Pékin ayant lamentablement échoué à cause de l'intervention d'un tiers (probablement les États-Unis, avec l'aide de leurs acolytes habituels ou par l'entremise de mercenaires), Poutine fait une offre à son homologue chinois Xi Jinping, qui, à l'époque, est encore relativement novice au pouvoir. Quand arrive l'affaire du MH370, Xi Jinping n'est qu'à une semaine de son premier anniversaire comme président de la République populaire de Chine. Pendant cette courte période, Poutine et lui se sont déjà

considérablement rapprochés. Au moment de l'accident du MH370, ils s'étaient déjà rencontrés cinq fois et allaient encore se rencontrer quatre fois lors des six mois suivants.

Après que le MH370, qui transportait en majorité des citoyens chinois, a été abattu par les Américains, Poutine aurait dit à Xi : « Ce qui s'est passé est inadmissible. Laissez, je m'en occupe. » Il souhaite rendre aux coupables la monnaie de leur pièce. Ce sera fait quatre mois et dix jours plus tard. Un avion jumeau du MH370 – même constructeur, même modèle, mêmes moteurs, même compagnie aérienne, presque le même identifiant (9M-MRD au lieu de 9M-MRO), transportant soixante personnes de plus (298 contre 239), cette fois en majorité des Occidentaux (Hollandais, Australiens, Anglais, etc.), est abattu au-dessus de l'Ukraine dans le plus pur style mafieux, qui consiste à s'en prendre à la nièce ou au frère pour faire passer le message au patron. Et le message, adressé d'un service secret à l'autre, ne peut être plus clair : « Vous nous avez fait un sale coup, on vous fait un sale coup. » Et peut-être : « Vous voulez que l'on continue encore longtemps à jouer à ce jeu-là ? »

Si Xi Jinping et Poutine avaient effectivement dû se mettre d'accord sur ce scénario diabolique du « prêté pour un rendu », avant de donner le feu vert à l'opération, le timing était parfait. Les deux présidents étaient ensemble quelques heures à peine avant que le MH17 soit abattu, le 17 juillet. Sur l'une des photos du sommet des BRICS qui s'est terminé le 16 juillet au Brésil (UTC-5), on voit les deux hommes se serrer la main chaleureusement et leurs sourires ne peuvent qu'être qualifiés de… rayonnants.

L'explication de cette tragique énigme ne sera jamais claire et nette. Il faut s'attendre à plusieurs niveaux de ruse. Il se peut que le scénario hypothétique que j'ai échafaudé soit encore trop simpliste, ou même complètement hors sujet. Si j'ai pris la défense du commandant, qui a été injustement accusé à mon avis, je n'ai aucunement l'intention, avec mon scénario hypothétique, d'insinuer que telle ou telle personne, compagnie ou gouvernement a pris délibérément part à cette mystification. Lorsque j'en ai soumis les grandes lignes à quelqu'un qui a l'habitude de ce genre d'opérations clandestines, il m'a fait deux

commentaires. Le premier : plus le scénario paraît extravagant, plus il est en fait probable qu'il reflète la réalité. Le second : la traçabilité étant le plus gros problème dans ce genre d'opérations, les gouvernements font de plus en plus appel à des sous-traitants, des intermédiaires. Ils demandent à des pays amis ou engagent des professionnels pour réaliser le boulot à leur place, faire écran et brouiller les pistes. Et quand le moment est venu de désigner des coupables, l'affaire peut s'embrouiller encore davantage, car celui qui est injustement accusé peut décider d'endosser la responsabilité d'un acte qu'il sait ne pas avoir commis et dont ses accusateurs savent qu'il ne l'a pas commis. L'attentat de Lockerbie en 1988 en est un bel exemple[238]. Selon plusieurs livres et documentaires consacrés des années plus tard à l'affaire[239], les enquêteurs européens savaient sans l'ombre d'un doute qu'il s'agissait d'une attaque syrienne, mais les États-Unis ont décidé de faire porter le chapeau au colonel Kadhafi, le leader libyen. Des années plus tard, les États-Unis ont demandé à Kadhafi de reconnaître sa responsabilité dans l'attentat et de payer des indemnités en échange de la levée des sanctions. Et la Libye s'est exécutée, non sans crier au scandale. Résultat, tout le monde aujourd'hui croit que Lockerbie était un attentat libyen. Est-ce terriblement machiavélique ? Tous les gouvernements appellent cela de la Realpolitik. Comme j'ai pu m'en rendre compte (voir Addendum, p. 475), tous les accidents d'avion ont des causes complexes, chacun à sa manière. Mais le cas du MH370 est tellement byzantin que les coupables n'ont même pas réussi à couvrir leur acte d'une fable crédible.

En plus d'être infondées et moralement ignobles, les accusations incessantes visant le pilote sont d'autant plus absurdes qu'elles ne permettent pas de résoudre l'énigme de la disparation de cet énorme avion de ligne qui transportait 239 personnes. Si le pilote voulait se suicider en tuant tous ses passagers, il n'avait pas besoin de faire en outre disparaître son avion et ses passagers. D'ailleurs, si pour quelque obscure raison il avait voulu faire disparaître son avion, pourquoi aurait-il emprunté une trajectoire zigzagante totalement absurde au lieu de continuer simplement à voler tout droit vers le Pacifique, un océan encore bien plus vaste et plus profond que l'océan Indien ? Surtout, pour s'assurer un rien de crédibilité, les accusateurs du pilote auraient

dû expliquer comment le MH370 a pu voler pendant des heures et parcourir des milliers de kilomètres sans se faire repérer, un exploit que n'ont jamais réussi à réaliser les avions de chasse les plus furtifs malgré les milliards de dollars investis depuis des décennies dans la recherche. Les millions de passagers qui embarquent chaque jour[240] n'ont plus qu'à espérer que leur avion ne soit pas victime d'un tour de passe-passe aussi ahurissant. Malheureusement, tant que l'opinion publique dispose d'une explication, même vague, pour cette affaire hallucinante, en l'occurrence le pilote, le monde fera mine de s'en satisfaire et finira par renoncer à réclamer une explication crédible.

J'estime pourtant qu'il est temps de remettre en cause et de rejeter complètement non seulement les accusations infondées à l'encontre du pilote mais, plus largement, le récit officiel dans son ensemble. Au terme de cette enquête, il apparaît de façon évidente qu'il s'est passé quelque chose qui n'a rien à voir avec ce qui a été raconté aux médias et donc à l'opinion publique du monde entier. Tout indique que le MH370 n'a pas fait demi-tour au point Igari, qu'il n'a pas survolé la Malaisie et, pour faire court, qu'il ne s'est pas abîmé dans le sud de l'océan Indien. D'autres indices, nombreux, plaident en faveur d'une opération d'interception pour confisquer une partie du cargo, qui a mal tourné et s'est soldée par un accident fatal survenu autour de 2 h 40 entre le Vietnam et la Chine. Si ce que nous soupçonnons est proche de ce qui est vraiment arrivé au MH370 et à ses 239 passagers, je n'ai pas trouvé pas de meilleure formule que celle du président Barack Obama au sujet du MH17 : « un scandale d'une indicible ampleur » (*« an outrage of unspeakable proportion »*)…

Au cours de cette enquête, j'ai rencontré un extraordinaire échantillon d'humanité. Les gens sont fascinés par les mystères, plus encore que par le pouvoir, l'argent ou le génie. Le mystère attire les fous, les mystiques et les simples curieux, mais aussi les scientifiques et ceux qui ont soif de vérité. Les scientifiques le combattent parce qu'il va à l'encontre de tout ce qu'ils représentent. Mes rencontres avec la crème des MHistes, des hommes et des femmes sérieux, brillants et de bonne foi, ont compté parmi les moments les plus passionnants de mon enquête. En revanche, l'acharnement des membres de l'Independent Group à faire parler les

données Inmarsat n'a pas été payant. Certains ont fini par être tellement empêtrés dans cette entreprise qu'ils n'ont même plus été en mesure d'envisager que les données avaient pu être erronées et encore moins délibérément trompeuses. Plus tard, j'ai découvert et rencontré – en ligne et dans la vraie vie – des MHistes tout aussi impliqués, dont le seul souci a été de découvrir la vérité pour le bien des familles et des amis des 239 passagers. Leur travail passionné m'a beaucoup aidée dans ma propre recherche. Plusieurs fois j'ai eu affaire à des sources prometteuses. Mais cela n'a pas toujours abouti. Certaines ont coupé tout contact, d'autres ont multiplié les excuses pour ne pas donner suite, au point qu'il ne me servait à rien d'insister. Je suis aussi tombée sur d'autres pistes extrêmement intéressantes que j'ai choisi de ne pas mentionner ici pour ne pas exposer les personnes concernées.

Je continue à chercher et à recevoir des informations pour élucider le où, quand, comment, mais aussi le pourquoi de cette tragédie. Plusieurs personnes connaissent l'entière vérité et des milliers en connaissent une partie. Or, les familles ont besoin de cette vérité. Ceux qui savent doivent avoir le courage de parler. Je salue ceux qui m'ont déjà fait partager leur part d'informations et m'ont permis de reconstituer ce puzzle, mais il demeure incomplet et doit être achevé.

Si mon séjour de quelques années en Malaisie m'a appris une chose, c'est à prendre mon temps. Il y a un vieux proverbe malais qui dit : « Les poissons sèchent, le chat attend. » J'avoue ne pas l'avoir compris tout de suite. Mais maintenant, je suis comme le chat assis sous les rangées de poissons suspendus à des cordes à linge, qui sèchent dans le vent chaud de la côte est de la Malaisie. Je guette et j'attends. Comme les poissons en train de sécher, l'entière vérité n'est pas loin. Elle tombera le moment venu.

---

229. Maxar est le nouveau nom de DigitalGlobe, la société qui avait acquis Tomnod en 2013. Voir « In the Blink of an Eye. Looking Back on Nine Years With Tomnod », Blog Maxar, 8 janvier 2019.

230. SatCom est un terme générique désignant toutes les communications par satellite. Il relaie les signaux radio entre l'émetteur et le récepteur en couvrant de longues distances et de vastes zones. Sur le MH370, le SatCom permettait des liaisons texte et audio, la diffusion de données ACARS et de

distractions à bord. (Source : rapport « Safety Investigation Report MH370 », 2 juillet 2018.)

231. Conférence de presse de l'aviation civile iranienne (Civil Aviation Organisation of Iran, CAOI) en août 2020.

232. Rapport « Safety Investigation Report MH370 », 2 juillet 2018.

233. Haiyan a été l'un des super-typhons les plus violents jamais enregistrés. Il a frappé les Philippines le 8 novembre 2013, tuant plus de 6 000 personnes.

234. Rapporté par la télévision d'État chinoise CCTV et *The People's Daily*, la voix du Parti communiste chinois.

235. Selon Associated Press (AP), l'objectif principal de cette communication initiée par Obama était « d'obtenir le soutien de la Chine à une politique d'isolement de la Russie dans le cadre de son intervention militaire en Ukraine ».

236. « Readout of the President's Call with President Xi of China », Office of the Press Secretary, The White House (Compte-rendu de la communication téléphonique du président avec le président de Chine Xi, Bureau du secrétaire chargé de la presse, Maison-Blanche), 10 mars 2014.

237. Le 9 mars 2014, l'ambassade américaine à Hanoï n'a pas perdu de temps pour déclarer haut et fort que les débris trouvés en mer de Chine n'avaient « rien à voir avec le MH370 ». Quelques jours plus tard, les Américains indiquaient qu'ils n'avaient « aucun élément pouvant confirmer la réalité des débris repérés par les satellites chinois ».

238. Le 21 décembre 1988, le vol 103 de la Pan Am est détruit par une bombe et s'écrase sur la ville écossaise de Lockerbie, tuant 259 personnes à bord et 11 personnes au sol.

239. Le documentaire « HyperNormalisation » de la BBC (2016) présente des archives fascinantes qui décrivent comment l'enquête sur l'affaire de Lockerbie a été manipulée et trafiquée pour rendre la Libye coupable de l'attentat. La même thèse est exposée dans le livre *Manipulations africaines,* de Pierre Péan, sorti en 2001.

240. En 2019, l'aviation civile a transporté 12 millions de personnes par jour en moyenne. En 2020, l'épidémie de Covid a réduit de 90 % le trafic aérien.

ADDENDUM
QUELQUES CAS (TRÈS) INSTRUCTIFS D'AUTRES CRASHS AÉRIENS

On a beau lire et entendre à chaque catastrophe aérienne que l'aviation demeure le moyen le plus sûr de voyager, les années 2014 et 2015 ont été semble-t-il particulièrement noires, notamment en Asie. En 2014, après la perte du MH370 en mars, le vol MH17 fut abattu en Ukraine le 17 juillet, le vol taïwanais TNA222 rata son atterrissage sur l'île de Penghu le 23 juillet, le vol d'Air Algérie AH5017 s'écrasa le 24 juillet au Mali, puis le vol d'AirAsia QZ8501 tomba en Indonésie en décembre. En 2015, en février, un autre vol taïwanais, le TNA235, s'écrasa dans la rivière de Taipei ; en mars, un avion de Germanwings fut précipité contre une montagne en France ; en juin et en août, deux autres avions tombèrent en Indonésie, l'A1310 et l'IL257 ; et le 31 octobre 2015 un vol Metrojet s'écrasa dans le Sinaï. Pour ne parler que des accidents les plus importants. Cela dit, statistiquement parlant, ce n'était pas exceptionnel.

Défaillance humaine ou défaillance technique ? Le pilote ou l'appareil ? Ce sont les deux causes les plus fréquentes d'un accident d'avion. Il arrive aussi que des facteurs extérieurs causent un accident : un missile dans le cas du MH17, la lamelle en titane tombée d'un autre avion sur la piste de décollage dans le cas de l'accident du Concorde AF4590[241], une colonie d'oiseaux migrateurs dans les réacteurs du vol US1549, qui a ensuite atterri d'urgence sur le fleuve Hudson, ou encore un incendie en soute, comme dans le vol UPS6 à Dubaï… Rien ne ressemble moins à un accident d'avion qu'un autre accident d'avion.

Par curiosité et à titre de rapprochement ou de comparaison avec l'accident du MH370, j'ai sélectionné quelques crashs tristement célèbres, espérant y trouver des indices ou des éclairages permettant de mieux comprendre ou d'imaginer ce qui a pu se passer dans le cas du vol au cœur de cette enquête.

Le suicide du pilote : l'explication favorite des enquêteurs

En cas de problèmes techniques à bord, la survie des passagers est entièrement entre les mains des pilotes. Si l'avion s'écrase, le commandant de bord et le copilote sont, logiquement, les premiers suspects.

Si c'est l'intention de l'un des pilotes de perdre son avion et ses passagers, il n'existe à ce jour aucune parade absolue autre que l'empêchement physique, par son copilote, par l'équipage, voire par des passagers, pour neutraliser un pilote aux intentions mortifères. Mais une fois ce dernier isolé derrière la porte blindée du cockpit, le destin de l'avion est scellé.

- **Germanwings 9525 : un pilote malade mental**

Le cas le plus récent et le plus marquant de suicide est celui du vol 9525 de Germanwings, filiale de Lufthansa. Le 24 mars 2015, l'Airbus A320 qui volait entre Barcelone (Espagne) et Düsseldorf (Allemagne) s'est écrasé à pleine vitesse contre un pan de montagne des Alpes du Sud, en France. L'avion a explosé à l'impact. Les 150 personnes à bord ont péri instantanément. À l'exception des moteurs, des roues et de quelques morceaux de carlingue, l'immense majorité des débris retrouvés mesurent moins de trente centimètres. Le copilote avait verrouillé la porte de l'intérieur, bloquant l'ouverture digitale sécurisée par le clavier numérique. Il a refusé d'ouvrir à son commandant de bord, malgré les appels de ce dernier depuis l'interphone de la cabine et des coups violents contre la porte du cockpit. Seul dans le poste de pilotage, il a « intentionnellement réglé les consignes du pilote automatique pour commander une descente de l'avion jusqu'à la collision avec le relief[242] ». Bien que je n'aie pas étudié le cas de près, ce dossier semble sans appel : la responsabilité du crash

revient au copilote, qui souffrait de graves troubles mentaux. L'accident pose néanmoins la question du suivi de la santé des pilotes par leur employeur. Il souligne aussi le dilemme de la sécurisation totale de la porte du cockpit : infranchissable par mesure de sécurité depuis les attentats du 11 septembre 2001, c'est cette mesure de sécurité qui a, de fait, empêché le commandant de bord de sauver son avion et ses passagers.

Les autorités aériennes avaient en réalité déjà été alertées d'incidents semblables. Moins d'un an auparavant, sur un vol d'Air New Zealand[243], le commandant de bord, furieux du retard pris au décollage suite à un alcootest aléatoire auquel avait dû se soumettre son copilote, l'avait empêché plus tard, au cours du vol, de revenir dans le cockpit, suscitant une vague de panique au sein de l'équipage. Sans conséquences graves, l'incident a rappelé le risque potentiel de cette fermeture sécurisée de la porte du cockpit. Les deux hommes furent sanctionnés et soumis à des formations supplémentaires, ainsi qu'à un suivi psychologique.

- **LAM470 : un autre cas récent de suicide**

De même, le 29 novembre 2013, le commandant de bord du vol LAM470 de Mozambique Airlines, qui transportait 33 personnes entre Maputo (Mozambique) et Luanda (Angola), a enfermé son copilote à l'extérieur du cockpit avant de faire piquer l'Embraer 190 qu'il pilotait vers le parc national de Bwabwata, en Namibie. Comme dans le cas de Germanwings, le pilote ne répondra pas aux appels et aux coups donnés contre la porte.

En fait, jusqu'au vol cauchemardesque de Germanwings, l'histoire récente de l'aviation avait surtout retenu deux cas fatals de suicide de pilote à bord de gros-porteurs : le cas de SilkAir 185 en Indonésie, en 1997, qui a causé la mort de 104 personnes, et celui d'EgyptAir 990, en 1999, au large de New York, qui a fait 217 victimes. Or, ces deux cas sont loin d'être aussi clairs que leur réputation le laisse présumer.

- **SilkAir 185 : le suicide était presque parfait**

Le vendredi 19 décembre 1997, le Boeing 737 du vol MI185 de la compagnie singapourienne SilkAir quitte l'aéroport international Soekarno-Hatta de Jakarta à 15 h 37. Il est attendu à Singapour deux heures et demie plus tard. À 16 h 10 min 18 s, le contrôle aérien de Jakarta indique aux pilotes de maintenir leur altitude de croisière puis de contacter le contrôle aérien singapourien une fois arrivés au point de signalement Pardi. Les pilotes du Boeing confirment la réception du message. Ce fut la dernière communication avec le MI185. Trente-cinq secondes plus tard, l'avion plonge et s'abîme dans la rivière Musi, au sud de l'île de Sumatra. L'avion, qui s'est retourné dans sa chute et a perdu sa queue avant de s'écraser, est complètement détruit par l'impact, les boîtes noires sont inexploitables. Il n'y a aucun rescapé parmi les 104 personnes à bord. Selon le rapport d'enquête, l'avion, qui naviguait par temps clair, n'a envoyé aucun signal de détresse avant le crash[244].

L'appareil ayant été fabriqué par Boeing, les États-Unis furent invités à participer à l'enquête. Pourtant, l'analyse de cet accident va aboutir à des conclusions radicalement différentes selon qu'elles viennent du NTSB ou de l'enquête indonésienne. Le NTSB conclut dans une lettre adressée aux enquêteurs indonésiens datée du 11 décembre 2000 que « l'accident peut être expliqué par une action intentionnelle du pilote », l'avion, un Boeing 737, ne présentant « aucune défaillance mécanique ». Les enquêteurs américains soutiennent la thèse du suicide du commandant de bord, Tsu Way Ming. Cet homme a fait l'objet de sanctions disciplinaires et il a de lourdes dettes. Le Comité national indonésien pour la sécurité des transports, chargé de l'enquête officielle, réfute cette explication : aucune preuve tangible ne permet de l'étayer. Le rapport final de l'enquête souligne donc l'impossibilité d'établir la cause de l'accident, faute de données et de preuves, en raison notamment de l'important niveau de destruction de l'appareil.

Coup de théâtre sept ans plus tard, quand l'affaire est portée devant la Cour suprême de Californie par des familles de passagers du vol. La Cour juge, d'après les analyses de nouveaux experts, que le crash de l'avion s'explique par un dysfonctionnement de la servovalve de la gouverne de direction de l'avion. Dans certains cas, cette servovalve bloque la gouverne de l'avion, voire la fait agir dans le sens opposé de

l'action des pilotes et rend l'appareil totalement incontrôlable. La même avarie avait semble-t-il déjà causé plusieurs crashs de Boeings 737 : United Airlines 585 en 1991, USAir 427 en 1994 et Eastwind Airlines 517 en 1996. D'ailleurs, lorsque cette défaillance dans la gouverne de l'avion avait eu lieu pour la première fois, en 1991, sur le vol UA585, le NTSB ne l'avait pas identifiée. Le rapport d'enquête se concluait sur l'absence de raison à la perte de l'aéronef. Ce n'est que lorsque l'accident s'est répété, sur un autre Boeing 737, trois ans et demi plus tard (USAir 427), puis à nouveau, sur un troisième Boeing 737, en 1996[245], que le dossier du vol UA585 a été rouvert.

Est-il donc plausible que les enquêteurs américains sur le cas SilkAir, en 1997, n'aient pas songé que cette quatrième chute soudaine et bizarre d'un Boeing 737 en six ans puisse avoir eu des causes semblables aux trois précédentes ?

Pourtant, en dépit de l'historique accablant sur les avions de ce modèle, l'enquête américaine s'est concentrée sur quelques faiblesses dans la vie du pilote indonésien, afin d'élaborer la thèse de son suicide. Il aura donc fallu sept ans pour que la cause technique de l'accident de SilkAir soit reconnue. Or, si c'est une défaillance technique, ce n'est pas un suicide. Le fabricant de la gouverne défectueuse, Parker-Hannifin, est alors condamné à payer une amende de 43,6 millions de dollars américains aux trois familles qui ont porté plainte. Mais ni Boeing ni SilkAir ne sont jugées coupables.

Le cas illustre de manière flagrante la réticence d'un bureau de sécurité de l'aviation civile aussi éminent que le NTSB à mettre en cause une défaillance technique de l'aéronef, préférant faire porter la responsabilité à un homme, de toute façon décédé. Mais globalement, l'accident SilkAir 185 continue d'être étiqueté comme un « suicide de pilote » dans la mémoire collective aussi bien que dans la plupart des listes ou blogs consacrés au sujet.

- **EgyptAir 990 :**

  second cas de « suicide presque parfait »

L'autre cas célèbre de « suicide » remonte au 31 octobre 1999. Il a marqué les esprits à l'époque, surtout aux États-Unis. Le Boeing 767 du vol d'EgyptAir EA990 en provenance de Los Angeles et à destination

du Caire avait décollé en pleine nuit de son escale à New York depuis une demi-heure lorsqu'il fit soudain une chute vertigineuse, se redressa brutalement puis replongea pour s'écraser dans l'océan Atlantique à 100 kilomètres des côtes du Massachusetts, avec 217 personnes à son bord. Deux équipages complets (donc deux commandants de bord avec chacun son copilote) devaient se partager les manettes pendant ce vol qui allait durer plus de dix heures. Le premier binôme allait assurer le décollage et les quatre premières heures de vol, passer ensuite le relais au second équipage, avant de reprendre les commandes une à deux heures avant l'atterrissage au Caire. Il y a ici, comme toujours, plusieurs façons de raconter la même histoire. Commençons par la plus connue, qui est aussi la « meilleure ».

Vingt minutes après le décollage, le copilote du second équipage, Gameel Al-Batouti, entre dans le cockpit et demande à remplacer le copilote aux commandes. Gameel Al-Batouti est l'un des doyens d'EgyptAir, bien qu'il n'ait jamais été promu commandant de bord. L'un de ses enfants est gravement malade. Les enregistrements de voix dans le cockpit rapportent l'échange insistant entre les copilotes. Celui qui est en poste tient à y rester, comme sa mission l'exige de lui. Mais l'aîné finit par obtenir gain de cause. L'avion est donc finalement piloté par le commandant de bord du premier équipage et ce copilote qui deviendra tristement célèbre, Gameel Al-Batouti. Peu de temps après, alors que le vol se déroule parfaitement, le commandant de bord « numéro 1 » abandonne le cockpit pour aller aux toilettes, laissant Gameel Al-Batouti seul aux commandes. C'est alors que, selon les plus grands médias américains[246], celui-ci affirme à voix haute : « J'ai pris ma décision ! » Cette déclaration semble donner le coup d'envoi à une série de problèmes qui provoquent une chute aussi brutale que non contrôlée de l'appareil. Malgré le piqué de l'avion, le commandant de bord parvient à rejoindre le cockpit, où il retrouve Gameel Al-Batouti. Il tire avec force sur le manche pour tenter de redresser l'appareil et ordonne au copilote de faire comme lui : « Tire avec moi ! » Mais l'avion perd 4 500 mètres en trente-six secondes. Il dépasse sa vitesse maximale de résistance. Son fuselage se désintègre par endroits. Grâce à l'enregistrement des conversations, on entend Gameel Al-Batouti s'écrier à plusieurs reprises : « Je m'en remets à Dieu ! » Malgré

plusieurs tentatives pour freiner la chute de l'avion et une remontée momentanée, l'avion finit pulvérisé au contact de l'océan. On ne retrouvera que peu de débris : un corps, quelques gilets de sauvetage, des sièges, et les toboggans d'évacuation gonflables.

En mettant bout à bout l'insistance de Gameel Al-Batouti pour prendre les commandes avant son tour, ses lourds problèmes familiaux, sa frustration professionnelle et son effroyable déclaration d'intention (« J'ai pris ma décision »), on est vite convaincu que l'avion a été précipité dans sa chute par Gameel Al-Batouti, le copilote « numéro 2 ». Cette version des événements est celle livrée aux médias : elle fait appel aux émotions, elle correspond au contexte d'instabilité de l'époque au Moyen-Orient, et elle désigne un coupable qui, d'outre-tombe, aura bien du mal à se défendre.

Pour les enquêteurs, la messe est vite dite : avant même que les boîtes noires ne soient récupérées, le NTSB parle d'« acte délibéré ». Je découvre cette expression en lisant la contre-enquête du journaliste français Jean-Paul Mari. Elle me saute aux yeux, car c'est précisément celle utilisée par le Premier ministre malaisien, Najib Razak, lors de sa conférence de presse du 15 mars 2014. L'histoire officielle de l'accident de 1999 avait pourtant elle aussi commencé à se désagréger, puisqu'on avait appris que la phrase-scoop, « J'ai pris ma décision », communiquée par le FBI à l'agence de presse américaine Associated Press et très largement reprise ensuite, était un faux. Oui, un faux, une pure invention. La boîte d'enregistrement des voix n'avait jamais enregistré cette phrase, que le copilote n'avait jamais prononcée. Associated Press ne publiera pas d'*erratum*, juste une laconique dépêche indiquant que le copilote n'avait pas prononcé ces mots. D'ailleurs, les médias étaient déjà passés à autre chose.

Quant au « Je m'en remets à Dieu ! » (« *Tawakkaltu Ala-Allah !* »), effectivement prononcé à plusieurs reprises par le copilote, il a finalement été admis que c'était une expression courante de la langue arabe, qui ne dénote pas plus de fanatisme chez celui qui l'utilise que chez un Anglo-Saxon qui dirait *« Gosh! »* ou *« My God! »*. Pour ce qui est des frustrations personnelles et professionnelles du copilote, elles semblent difficiles à établir. « Gameel gagnait beaucoup d'argent grâce aux primes de déplacement […]. Il n'avait jamais voulu passer son

examen de commandant de bord. […] Il adorait faire du shopping et avait appelé son fils pour qu'il vienne l'attendre [à l'arrivée au Caire] pour l'aider à porter deux pneus qu'il avait achetés aux États-Unis », indique la contre-enquête de Jean-Paul Mari. Mais, incrustée dans les esprits par l'effet choc de cette phrase inventée, l'idée du suicide persiste, même démentie. À ce stade, le grand public ne sait plus comment ou pourquoi il sait. Il sait juste qu'il sait. Le suicide du copilote Gameel est déjà devenu une certitude.

« Les enquêteurs ont sauté à pieds joints sur la piste du suicide. Parce que cela arrange tout le monde[247] », affirme Byron Acohido, un journaliste spécialisé, d'excellente réputation dans le monde de l'aviation. À la différence du cas de SilkAir, dans son rapport du 13 mars 2002, le NTSB mentionne tout de même des « anomalies dans les leviers de commande des 767 », ce qui ne l'empêche pas de conclure à un acte suicidaire du copilote Gameel Al-Batouti.

Le Caire n'est pas dupe. Dans son propre rapport, l'aviation civile égyptienne accuse explicitement les enquêteurs américains d'avoir tout fait pour étouffer « une défaillance technique avérée des rivets de la gouverne de profondeur ayant entraîné un braquage de l'appareil et une perte de contrôle inéluctable ». Le rapport de l'aviation civile égyptienne est cinglant : « Nulle part dans les 1 665 pages du rapport [américain], on ne trouve la moindre preuve de la "théorie de l'acte délibéré". » Il mentionne en revanche « une accumulation de preuves montrant des anomalies dans le système des gouvernes de profondeur et présentant la défaillance technique comme une cause plausible et probable de l'accident […] ». Le rapport égyptien cite quatre autres incidents récents causés par des défaillances de la gouverne de profondeur : Aeroméxico en 2000, Gulf Air en 2001, etc. En outre, ajoute le rapport, « la FAA et Boeing ont reconnu que le cisaillement des rivets des gouvernes de profondeur pouvait provoquer un piqué non contrôlé de l'appareil ».

La FAA ordonne d'ailleurs la vérification et le remplacement des rivets de fixation de la gouverne de tous les Boeings du même type, clairement convaincue que cette défaillance peut mener à une perte de contrôle de l'avion. Depuis, l'affaire a été largement documentée[248] et il ne fait plus aucun doute que l'accident mortel du vol EA990, comme plusieurs autres, fut au moins partiellement la conséquence de

défaillances techniques. Pourtant, comme dans le cas de SilkAir, le vol EA990 est étiqueté « suicide du pilote » dans la mémoire collective.

Aujourd'hui, ces graves problèmes ont été résolus. Ils appartiennent au passé. L'impact de leur révélation est moindre. En revanche, à l'époque, leur effet aurait été dévastateur sur un carnet de commandes de Boeing qui ne suffisait déjà pas à occuper la moitié de ses lignes de fabrication. S'il avait été officiellement reconnu que tous les accidents que l'on vient d'énumérer étaient liés à des défauts de fabrication chez le plus gros avionneur de la planète, que seraient devenus Boeing et ses quelque 165 000 employés ?

L'erreur humaine : seconde explication favorite des enquêteurs

De même que de vrais cas de suicide se présentent, les vrais cas d'erreurs humaines existent bien sûr aussi. Ils sont néanmoins presque toujours associés à d'autres « paramètres », comme disent les pilotes, tels qu'une complication technique mal gérée. Ils ne sont pas non plus toujours aussi clairs que les rapports d'enquête le laissent penser.

- **TNA235 : grossière erreur fatale**

Le cas du vol taïwanais TransAsia Airways TNA235 est, lui, particulièrement explicite. Le 4 février 2015, deux minutes après le décollage, le pilote annonce que l'un des moteurs de son ATR72 s'est éteint. Le pilote envoie un message de détresse : « *Mayday*, *Mayday*, moteur éteint. » L'avion n'est encore qu'à 1 500 pieds (460 mètres) d'altitude. Un pilote d'ATR explique : « Sur ATR, lors d'une panne moteur, la compensation avec le moteur actif est automatique. Celui qui est aux commandes ne fait normalement que gérer la trajectoire de l'avion, dans un cas comme celui-ci récupérer la direction et éviter le décrochage, jusqu'à atteindre l'altitude de sécurité. Pendant ce temps-là, le copilote s'occupe de sécuriser le moteur en panne, c'est-à-dire de l'éteindre complètement. »

Mais au lieu de suivre cette procédure que tout pilote pratique régulièrement, l'un des pilotes éteint par mégarde le seul moteur en marche. On l'entend s'exclamer : « *Wow*, j'ai coupé les gaz du mauvais

côté[249] ! » Impossible de redémarrer. Il reste alors juste le temps de diriger l'avion vers la rivière Keelung toute proche. Avant de s'écraser, l'aile de l'avion heurte un taxi qui passait sur le pont. Sur les 58 personnes à bord, seules 15 ont survécu. Selon le même rapport d'enquête provisoire, le commandant de bord avait raté un examen d'entraînement sur simulateur un an auparavant, car il n'avait justement pas su gérer l'extinction d'un moteur au décollage, test qu'il avait néanmoins repassé avec succès un mois plus tard. Sept mois plus tôt, un autre ATR72 de la même compagnie, le vol TNA222, avait raté son atterrissage et fini contre un immeuble, tuant 48 des 58 personnes à bord, dont deux étudiantes françaises.

Suite à ces deux accidents, l'aviation civile taïwanaise ordonna une remise à niveau de tous les pilotes de TransAsia, à l'issue de laquelle vingt-neuf pilotes furent provisoirement suspendus. Le dossier semble ici aussi sans appel.

Paradoxalement, dans ce cas-ci, un certain nombre de « spectateurs » ont retenu de l'histoire que le pilote avait été héroïque. « Les pilotes du crash TransAsia célébrés comme des héros », titre le quotidien britannique *The Telegraph* du jour même. Quand l'événement a eu lieu, on ne connaissait pas encore les causes de l'accident. On pouvait juste constater que le pilote avait réussi à viser un fleuve en pleine ville, limitant considérablement les dégâts humains et matériels, ce qui est vrai. Le temps que l'on connaisse les détails de l'accident, l'attention du monde s'était déjà portée sur autre chose qui venait d'arriver.

- **AF447 : le cumul des paramètres**

Dans le cas du crash de l'AF447, le rapport final du BEA[250] a mis en évidence une conjonction de défaillances techniques et humaines, ou plutôt une mauvaise réaction humaine à une défaillance technique. C'est un A330 d'Air France qui effectuait le vol AF447 Rio de Janeiro-Paris Charles-de-Gaulle, dans la nuit du 31 mai au 1er juin 2009, avec 228 passagers à son bord. L'enchaînement fatal a commencé à 2 h 10, quatre heures après le décollage et quelques minutes après que le commandant de bord est allé se reposer. En entrant dans une zone de givrage, les sondes Pitot, qui indiquent aux pilotes la vitesse de l'avion,

se bouchent soudainement. De nombreuses autres indications deviennent alors incohérentes. Pour les autorités aériennes américaines, cette situation est classée « catastrophique », il faut y remédier immédiatement. Pas pour les autorités européennes, qui considèrent encore aujourd'hui que la perte de l'indication des vitesses n'est qu'un problème « majeur ».

Quand je l'ai contacté la première fois, en 2015, cela faisait déjà six ans que Laurent Lamy, qui a perdu son frère dans l'accident, étudiait la question. Il s'était fait une idée assez précise, seconde après seconde, de ce qui s'est passé dans le cockpit alors que le pilote automatique était déconnecté et que les alarmes se succédaient : « L'avion est en palier mais l'écran indique (faussement) au pilote qu'il perd environ 400 pieds, soit une chute de plus d'une centaine de mètres, explique-t-il. Le pilote cabre pour remonter à l'altitude de croisière. C'est d'autant plus logique que l'information fournie par les écrans du "Flight Director" indique également qu'il faut maintenir l'avion à cabrer. Enfin, l'inversion du fonctionnement de l'alarme de décrochage, découverte après le crash de l'AF447, ne va faire qu'empirer la situation : quand le pilote donne l'ordre de cabrer, l'alarme de décrochage s'arrête, et quand il fait piquer l'avion, celle-ci se déclenche. Difficile de faire plus vicieux que ça ! »

L'histoire a simplement retenu que les deux pilotes aux commandes (le commandant de bord était au repos) avaient « cabré au lieu de piquer », bref qu'ils n'avaient pas su réagir au décrochage. Mais dans le contexte détaillé de l'accident, on comprend surtout qu'ils n'avaient aucun moyen de faire autrement que ce qu'ils ont fait. L'appareil a finalement heurté la mer presque à plat, sans véritable panne. Peu de temps après la localisation de l'avion, en 2011, le ministre des Transports Thierry Mariani a affirmé que l'accident était dû à 95 % aux pilotes et à 5 % à l'avion. Ici aussi, la mémoire collective a globalement classé l'accident « erreur humaine ».

Pourtant, *Le Figaro* avait publié le 2 juillet 2009 un échange de courrier d'Air France à Airbus dans lequel on lisait notamment : « Fin mars 2009, deux nouveaux incidents [de sondes Pitot] sont enregistrés, dont un premier sur A330. Cela porte au total le nombre d'incidents à neuf, dont huit sur A340 et un sur A330. » Et le 13 juillet 2009, un nouvel incident causé par les sondes Pitot de Thales intervient sur le

vol AF1905 Paris-Rome. Autrement dit, l'avarie subie par l'AF447, qui a déclenché sa perte, avait déjà eu lieu au moins neuf fois auparavant, rien que chez Air France, et s'est encore répétée un mois et demi plus tard. Dans les dix autres cas, les pilotes ont réussi à contrôler la situation et à gérer cette avarie, dans un contexte probablement moins complexe que celui rencontré par les pilotes de l'AF447. Il est raisonnable de penser que si cette avarie n'avait pas eu lieu, l'avion et ses 228 passagers seraient arrivés à bon port. Dès août 2009, sans attendre un incident de plus, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) impose aux compagnies de retirer toutes leurs sondes Pitot Thales de type AA. Là encore, on ne met peut-être pas en cause le vrai fautif, qui, selon Laurent Lamy, ne serait pas tant les sondes elles-mêmes que le calculateur PHC (Probe Heat Computer), lequel automatise le dégivrage… C'est, d'après Laurent Lamy, à partir des modifications sur le PHC faites par Airbus à l'été 2008, notamment sur l'AF447, que se sont succédé les « givrages » en série des sondes Pitot. De 2001 à 2008, les mêmes sondes n'avaient pas eu ces problèmes de givrage…

Pour l'association des familles des victimes de l'AF447, Airbus doit reconnaître sa responsabilité et le grand public doit comprendre qu'on est allé trop loin dans les automatismes. Elle réclame un procès juste. « Un nouveau juge a été nommé, une troisième expertise judiciaire va avoir lieu. Nous sommes très patients, car nous savons que beaucoup de temps est nécessaire pour que la justice comprenne véritablement les raisons de cet accident plutôt complexe et particulièrement inhabituel », indiquait alors Laurent Lamy, ajoutant : « Avec tout ce que l'on sait maintenant, l'absence de tenue d'un procès pénal serait intolérable. »

Hélas, dix ans après l'accident, en juillet 2019, le procureur a débouté la plainte contre Airbus tout en réclamant qu'Air France réponde d'homicide involontaire et de négligence dans la formation de ses pilotes. Trois mois plus tard, le tribunal de Paris a, à son tour, débouté la plainte contre Air France. La principale association des familles de l'AF447, « Entraide et solidarité », a qualifié ce jugement d'insulte à la mémoire des victimes et indiqué son intention de faire appel.

On comprend vite que quand il s'agit d'arbitrer les responsabilités d'un crash aérien entre des pilotes décédés et un avion qui porte avec lui la réputation de son entreprise et de son pays, ainsi que parfois des

milliers d'emplois et des contrats se chiffrant en milliards de dollars, l'honneur d'un pilote vaut bien peu de chose.

L'histoire devient plus compliquée quand le pilote sort vivant du crash qu'il est censé avoir causé…

- **Le cas du vol AF296, dit « accident de Habsheim »**

Ce jour-là, le 26 juin 1988, l'Airbus A320-111 effectue un vol de démonstration entre l'aéroport de Mulhouse et l'aérodrome de Habsheim. Le commandant de bord, Michel Asseline, a quarante-quatre ans, vingt ans de maison avec Air France et déjà plus de 10 000 heures de vol à son actif. Il jouit d'une solide réputation. Michel Asseline a dirigé les essais en vol de l'A320 et a déjà testé l'appareil au-delà de ses limites officielles. Il est en confiance. Il est assisté de Pierre Mazières, qui a une expérience comparable et est devenu commandant depuis peu. Ce sont les débuts de l'A320, un nouveau modèle sur lequel Airbus Industrie compte énormément pour son avenir. Le premier modèle a été livré trois mois plus tôt. La démonstration est très importante. Pourtant, alors que l'avion redescend très bas et effectue un rase-mottes plus bas encore que prévu, il ne remonte pas et frôle la cime des arbres de la forêt voisine. Les spectateurs sont fascinés. Quelques branches obstruent alors les réacteurs. Mais au lieu de remonter, l'A320 tout neuf s'enfonce dans le bois, d'où surgissent quelques secondes plus tard un énorme nuage de fumée noire et des flammes. Le public est stupéfait, terrifié. La plupart des 136 passagers parviennent à évacuer. Mais une femme et deux enfants périront dans l'incendie.

Dès leur sortie de l'avion, les deux pilotes sont unanimes : ils ne comprennent pas, l'avion n'est pas reparti, quand bien même ils tiraient tous les deux à fond sur les leviers de commande pour remettre les gaz.

Pourtant, le rapport final de la commission d'enquête du BEA[251] met en évidence quatre erreurs de pilotage pour expliquer le crash. En parallèle, le tribunal correctionnel de Colmar condamne, en mars 1997, soit près de neuf ans après les faits, le commandant de bord à dix-huit mois de prison, dont six de prison ferme, pour « imprudence majeure » et « multiples fautes ». Sa licence a été suspendue pour huit ans. Le copilote, Pierre Mazières, écope de douze mois de prison avec sursis

pour « fautes personnelles ». Trois autres personnes sont également condamnées à des peines avec sursis. Ce sont donc les pilotes, la compagnie aérienne et l'organisateur du show qui sont jugés responsables de cet accident. L'avionneur, Airbus Industrie, est mis hors de cause par les experts du BEA, malgré le témoignage des pilotes dès la sortie de l'avion.

De nombreux acteurs, comme le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), dénoncent alors fermement le traitement de cette affaire où « l'équipage a été sanctionné sans preuve d'une quelconque négligence pour sauver les dogmes d'un constructeur[252] ». Le syndicat dénonce aussi les zones d'ombre dans l'enquête, son manque de rigueur, ses omissions et ses anomalies, notamment la confiscation des deux boîtes noires pendant dix jours par la Direction générale de l'aviation civile dès le soir de l'accident. Leurs données semblent avoir été truquées. Le juge d'instruction de Mulhouse chargé de l'affaire, Germain Sengelin, témoignera sur France 3 avoir subi des pressions « venant du plus haut niveau[253] ».

Un autre pilote de ligne chez Air France a pris fait et cause pour ses collègues du vol AF296. Norbert Jacquet conteste ouvertement la version officielle du crash de Habsheim. Pour lui, c'est le cerveau de l'avion qui a pris le dessus sur les commandes des pilotes : une certaine altitude plancher étant atteinte, l'ordinateur de bord a forcé l'atterrissage de l'avion, quand bien même les deux pilotes ont tout fait pour le faire remonter. Pour Norbert Jacquet, il ne fait aucun doute que l'A320 avait un défaut « d'excès d'assistance au pilotage ». Dans son ouvrage *Airbus*, *l'assassin habite à l'Élysée*, il écrit : « Michel Asseline tire le manche pour monter. Il le tire rapidement, jusqu'en butée arrière. Et que font les gouvernes ? Elles partent à l'inverse de ce qui aurait dû être ! (on dit qu'elles partent "à piquer"). Conséquence logique : l'avion ne monte pas. Les moteurs sont à cet instant à 91 % de la puissance maximale, une puissance supérieure à la puissance de décollage, qui était de 88 % ce jour-là ! L'avion accélère. Il accélère vers les arbres au lieu de monter. C'est la catastrophe[254]. » Il dénonce un véritable mensonge d'État. Sa croisade va lui valoir d'être très vite révoqué, sans indemnités. On lui retire aussi sa licence de pilote. Air France met en avant des raisons psychiatriques, bien qu'aucun des trois psychiatres

consultés ne trouve le moindre trouble à ce pilote passionné de sécurité aérienne. Selon lui, ce sont aussi des défauts liés au concept d'une automatisation excessive des Airbus qui expliquent les crashs d'au moins deux autres A320, celui du vol IC605 d'Indian Airlines le 14 février 1990, et celui du vol d'Air Inter 148, dit « du mont Sainte-Odile », le 20 janvier 1992, à chaque fois à l'atterrissage. Il dénonce aussi une incapacité de certains modèles d'Airbus à gérer les décrochages. Autant dire qu'il n'a plus beaucoup d'amis chez l'avionneur.

À l'automne 2015, lors d'un dîner dans un restaurant italien du « Soho » de Hong Kong, j'ai par le plus grand des hasards comme voisin de table un ancien pilote d'Air France. Il se souvient « évidemment très bien » de l'accident de Habsheim. Il m'affirme tenir directement de la compagne du copilote du vol de Habsheim le récit de l'agression dont elle fut victime quelque temps après. Alors qu'elle était seule chez elle, quatre hommes masqués sont entrés de force, l'ont entièrement déshabillée, et rasée partiellement. Ils lui ont alors donné la consigne suivante : « Tu diras à ton copain de se la fermer, sinon on reviendra finir le boulot. » Traumatisé par l'incident, le couple va porter plainte. Senlis ou Compiègne ? Mon interlocuteur ne se souvient plus précisément. Mais quand, quelques semaines plus tard, ils demanderont au poste de police où en est l'enquête, on leur conseillera simplement de « ne pas insister », mais plutôt de « faire attention en traversant la rue ». L'anecdote est glaçante. Pour moi, cet incident n'a pas pu avoir lieu en France. Il évoque d'autres lieux, d'autres régimes, d'autres valeurs. Je n'ai pourtant aucune raison de douter de ce témoignage. Pour interrompre une mission légitime de police, il faut que les ordres viennent de très haut. Cet incident qui fait honte à l'État de droit qu'est la France s'ajoute au traitement injustifiable de l'ancien pilote Norbert Jacquet. Lorsque j'ai été en contact avec lui, il m'a indiqué ne pas souhaiter préciser où il vivait. Il affirme que sa bataille pour la sécurité de l'aviation civile l'a ruiné et lui a valu vingt mois d'enfermement, dont un mois en urgence psychiatrique. Pour quel délit, au juste ? Il estime que le double désastre des Boeing 737 MAX[255] lui donne raison quand il dénonce l'ultra-automatisation des systèmes.

L'accident de Habsheim illustre donc de manière particulièrement acide la détermination de l'État dès lors qu'il s'agit de protéger les intérêts commerciaux d'Airbus. On y découvre l'ampleur des moyens qu'un État est prêt à mettre en œuvre pour protéger son industrie. Les deux pilotes du vol de Habsheim seront-ils, un jour, pleinement réhabilités ? Norbert Jacquet, dont la faute principale a été de vouloir alerter son entreprise et l'opinion publique sur les risques des nouveaux programmes informatiques installés à bord des Airbus, recevra-t-il, un jour, les excuses de la France ?

Malgré cette polémique qui n'a pas été sans effet sur les commandes initiales de l'A320, ce modèle devint néanmoins l'un des plus grands succès commerciaux d'Airbus Industrie.

On l'a vu, il arrive finalement assez rarement que le pilote soit vraiment en faute. Mais l'avionneur, qu'il s'appelle Boeing ou Airbus, ne l'est pour ainsi dire jamais. Et, le cas échéant, il ne l'est que de manière marginale. Il peut en outre compter sur la protection pleine et entière de l'État qui l'abrite. Les pilotes ne peuvent hélas pas en dire autant.

Les bavures militaires

Abattre un avion civil ne peut être qu'une très grave erreur. Le scénario s'est pourtant déjà présenté à plusieurs reprises.

- **PS752 : la mauvaise cible de deux missiles consécutifs**

Le 8 janvier 2020, moins de trois minutes après son décollage de l'aéroport international Imam-Khomeiny de Téhéran, le vol 752 d'Ukraine International Airlines est touché par deux missiles sol-air, lancés, à vingt-trois secondes d'intervalle, depuis un site militaire iranien situé à 8 milles de l'aéroport. Aucune des 176 personnes à bord du Boeing 737-800 ne survit. Les autorités iraniennes commencent par évoquer de possibles erreurs humaines et techniques, affirmant que l'avion aurait pris feu suite à un incendie dans l'un de ses moteurs et que le pilote aurait perdu le contrôle de l'avion. La compagnie aérienne ukrainienne réfute fermement « l'erreur humaine » et affirme que ses pilotes avaient été exclusivement formés pour les vols de Téhéran depuis des années. Après quelques jours de déni, le corps des gardiens de la

révolution islamique, une branche de l'armée iranienne, a admis sa responsabilité dans la catastrophe, plaidant à son tour l'erreur humaine. L'un de ses hommes aurait pris l'avion pour une cible hostile.

Il faut dire que l'accident a eu lieu à un moment de tension politique et militaire extrême. L'Iran venait de passer à son plus haut niveau d'état d'alerte, quelques heures après avoir tiré plusieurs missiles sur deux bases militaires américaines en Irak, en représailles à l'assassinat par drone américain du général iranien Qassem Soleimani. Le président iranien Hassan Rohani a finalement déclaré que le double tir était « une erreur impardonnable ». Conformément à l'annexe 13 de la convention de Chicago, le NTSB américain, le BEA français, les autorités d'enquête ukrainienne, suédoise et canadienne ainsi que Boeing ont été invités à se joindre à l'équipe d'enquête.

- **MH17 : 298 morts suite à un tir de missile Buk**

Quatre mois après la perte du MH370, c'est un autre Boeing de Malaysia Airlines (exactement du même modèle et livré en même temps) qui tombe, alors qu'il effectue le vol MH17 entre Amsterdam et Kuala Lumpur, avec 298 personnes à bord. L'accident survient à 16 h 20, dans l'est de l'Ukraine. On retrouve des débris et des corps éparpillés sur plusieurs kilomètres carrés. Le rapport final du Dutch Safety Board[256] indique que le crash de l'avion a été causé « par l'explosion d'une ogive de type 9N314M lancée par un système de missiles sol-air Buk depuis l'est de l'Ukraine[257] ». Le rapport ne précise pas les auteurs du tir, tout en affirmant, comme l'avaient établi les enquêtes allemandes et américaines, que le missile a été transporté le jour même de Russie et tiré d'une zone contrôlée par une milice ukrainienne pro-russe. Le rapport pointe aussi la responsabilité de l'Ukraine pour son manque de précautions : le pays aurait dû fermer cette zone au trafic aérien[258]. Pas moins de seize avions et hélicoptères militaires avaient été abattus dans la même région au cours des semaines précédentes.

- **Iran Air 655 : quand la marine américaine « confond » un Airbus A300 avec un F-14**

Le 3 juillet 1988, l'Airbus A300 de la compagnie Iran Air doit relier Bandar Abbas (au sud de l'Iran) à Dubaï (Émirats arabes unis), de l'autre côté du golfe Persique. C'est un vol de vingt-huit minutes. Il transporte 290 passagers, des Iraniens pour la plupart. On est à la fin de la guerre Iran-Irak (1980-1988), dans un contexte tendu, un an après l'attaque par un Mirage irakien de la frégate américaine USS *Stark*[259]. À 10 h 24, soit sept minutes après le décollage, l'avion d'Iran Air est abattu par deux missiles. La queue et une aile de l'avion sont détruites. L'appareil n'est plus contrôlable. Il s'écrase dans les eaux du golfe. Les deux missiles ont été tirés par le croiseur américain USS *Vincennes*, qui aurait « confondu » l'Airbus avec un F-14 hostile, après que plusieurs tentatives de prise de contact radio avec l'Airbus (sur la fréquence d'urgence militaire et civile) eurent échoué[260]. George Bush père, alors vice-président dans l'administration Reagan, affirme devant les Nations unies que l'USS *Vincennes* a agi « de manière appropriée ». En 1996, la Cour pénale internationale condamne néanmoins les États-Unis à verser 61,8 millions de dollars aux familles des victimes.

À la différence de ce dernier accident iranien, qui a au moins l'avantage d'être clair quant au responsable de la destruction de l'avion et de la mort de ses 290 passagers, un autre cas, italien cette fois, continue de hanter les familles des victimes, trente-cinq ans après les faits.

- **Itavia 870, dit la « tragédie d'Ustica » :**
  trente-cinq ans d'enquête à ce jour

Lorsque j'évoque la disparition du vol MH370 avec mes amis italiens, je constate que, pour eux, cela ne fait aucun doute : le MH370 a été abattu par un tir de missile, comme le fut le vol Itavia 870, le 27 juin 1980, au nord de la Sicile. Le DC9 se rendait de Bologne à Palerme, avec 81 personnes à son bord.

Une explosion intervint alors que l'avion était en vol depuis cinquante minutes. Le DC9 se brisa en plusieurs morceaux et disparut des écrans radar. L'accident a immédiatement une incidence internationale : « Comment un avion de ligne aussi sûr et moderne peut-il se volatiliser aussi subitement ? » Exactement la même question que celle que l'on entend trente-cinq ans plus tard pour la disparition du MH370.

Deux jours après le crash, le journaliste enquêteur italien Andrea Purgatori publie un article dans le *Corriere della Sera*. Il avance que le DC9 a été abattu par un missile tiré par un avion de chasse probablement français, qui visait l'avion du leader libyen Mouammar Kadhafi. Il tient son information d'un contrôleur aérien de Rome. Viser le « guide de la révolution », à l'époque considéré comme l'ennemi numéro un de l'Occident, et tuer 81 civils à sa place, c'est bien ce qui s'appelle une grosse bavure militaire. Les débris sont rares, et éparpillés sur une zone de 200 kilomètres carrés, ce qui corrobore l'idée que l'avion s'est brisé en vol avant de heurter la surface de la mer. Les trois échos radar non identifiés à l'ouest de l'avion d'Itavia font penser à un avion de chasse arrivant avec le soleil derrière lui, une technique militaire éprouvée de camouflage aérien. « Dans les jours qui ont suivi l'accident, j'ai appris directement, de gens qui étaient sur zone pour récupérer des débris du DC9 en surface, que parmi les débris se trouvaient des débris de missile d'origine américaine, en particulier des ailerons », m'affirme Paul-Henri Nargeolet, qui à l'époque était encore dans la Marine nationale française. Il précise que « missile américain ne veut pas dire tir d'un avion américain ».

L'enquête officielle évoque pourtant des traces d'explosif (TNT) parmi les débris, une découverte qui sera contestée plus tard. Mais dans le contexte de l'époque (cinq semaines après l'accident, un attentat à la bombe fit 85 morts à la gare de Bologne), la thèse d'une bombe ayant explosé à l'intérieur de l'appareil semble des plus plausibles. La première enquête ne parvient pas à trancher : explosion intérieure (un attentat à la bombe) ou explosion extérieure (une attaque de missile) ?

Sous la pression des familles des victimes, une deuxième enquête est ouverte. Le rapport du 17 mars 1989 conclut à une explosion due à un missile tiré d'un appareil non identifié. La porte de la soute, repêchée, est percée de deux trous dont les rebords sont dirigés vers l'intérieur, donc incompatible avec une explosion à l'intérieur de l'appareil. Coup de théâtre un an plus tard : deux des enquêteurs italiens se rétractent. Ils estiment finalement manquer de preuves pour valider la théorie du missile[261]. La thèse du missile gênerait-elle quelqu'un ?

Quatorze ans après l'accident tombe le rapport de la troisième investigation. Les experts internationaux sollicités avaient insisté sur la

nécessité de retrouver les nombreuses pièces manquantes de l'avion afin de pouvoir mener une véritable enquête et conclure le cas.

Paul-Henri Nargeolet a participé à ces nouvelles recherches sous-marines qui ont lieu en 1987, sous la direction de l'IFREMER. Quand des morceaux de l'avion sont remontés de 3 600 mètres de fond, il fait la relation avec les éclats de missiles dont on lui avait parlé en 1980 : « J'avais découvert, à l'extérieur d'un morceau de fuselage que nous avions remonté, des traces de métal "extérieur" à l'avion. Je les ai photographiées puis prélevées et ai tout remis au président de la commission d'enquête. Le président de la commission d'enquête m'a dit quelques jours plus tard que ce que je lui avais remis, c'est-à-dire photos et échantillons de métal, était "de la plus haute importance". Ce même président, quelques mois plus tard, déclarait, je crois, à une commission du Sénat italien, que je ne lui avais jamais rien remis », raconte Paul-Henri Nargeolet, qui a gardé de cet épisode le sens aigu d'une omerta de très haut niveau.

Cette troisième enquête technique infirme en effet la deuxième et conclut que c'est finalement une bombe à l'intérieur de l'avion qui a causé sa perte. Plus personne n'a tiré de missiles sur cet avion.

La justice italienne, elle, ignore les conclusions des enquêtes techniques et continue sa propre investigation. En juin 1997, le *Corriere della Sera* publie un article intitulé « Suicides et incidents étranges : quinze morts depuis la tragédie[262] [d'Ustica] ». Il énumère les noms des quinze témoins du dossier « Ustica » disparus dans des conditions parfois rocambolesques ou ahurissantes. Au dernier bilan des morts « des suites de l'enquête », on en serait plutôt à vingt. La vérité ne doit clairement pas être connue. L'opinion publique italienne est néanmoins convaincue qu'un missile « ami », américain ou français, a abattu cet avion civil par erreur. Le 25 juin 2007, l'ancien président du Conseil italien Francesco Cossiga[263] accuse la France d'être responsable de l'accident. En 2010, le livre d'un juge italien[264] dénonce les obstructions françaises à l'enquête. En 2013, le gouvernement italien est condamné à verser 100 millions d'euros aux familles des victimes par la Cour de cassation italienne, qui statue en faveur de la théorie du missile, sans toutefois en déterminer l'origine. En juillet 2014, le Premier ministre italien, Matteo Renzi, décide de rendre publiques les archives de ce

dossier. *Le Monde diplomatique* publie alors l'article passionnant du journaliste Andrea Purgatori, dans lequel celui-ci distribue les responsabilités de la manière suivante : l'Italie a permis la violation de son espace aérien puis a couvert l'affaire, les États-Unis sont au moins témoins et peut-être complices, la France, elle, aurait abattu le DC9.

Que retenir de ce drame-ci ? Qu'après trois enquêtes officielles qui ont chacune abouti à des conclusions différentes, vingt morts de témoins directs ou indirects de l'affaire, et trente-cinq ans de colère et d'indignation des familles des victimes, soutenues par l'opinion publique italienne, on ne connaît toujours pas toute la vérité sur cette affaire. On voit aussi qu'à chaque fois que la vérité s'est manifestée, sous la forme d'un aileron de missile, de fuselage déformé ou de métal fondu, elle a été niée ou ignorée. Les États impliqués dans cette affaire avaient déjà décidé de ce que serait la vérité officielle.

Les défaillances techniques et situations d'urgence

Encore faut-il mentionner les nombreux cas de situations d'urgence qui peuvent survenir pendant un vol, liées parfois à des défaillances techniques de l'appareil, parfois à des problèmes de maintenance, parfois aux passagers ou à la cargaison transportée. Et dans l'immense majorité des cas, les pilotes, le personnel de cabine ou même l'assistance à terre identifient le problème et le résolvent sans qu'aucun passager n'en ait le moindre soupçon. « On est là pour cela ! » disent volontiers les pilotes.

Un accident incroyablement spectaculaire eut lieu au cours du vol BA5390 Birmingham-Malaga du 10 juin 1990. L'avion avait décollé depuis treize minutes quand le pare-brise gauche du cockpit s'est tout bonnement envolé, aspirant à l'extérieur de l'avion le commandant de bord, qui venait de défaire sa ceinture. Il a pu se retenir *in extremis* en agrippant ses pieds au tableau de bord, jusqu'à l'arrivée du chef de cabine, qui a passé les vingt minutes suivantes à retenir de toutes ses forces le commandant par la ceinture de son pantalon, au point de se démettre l'épaule dans l'exercice, tandis que le copilote réussissait un atterrissage d'urgence à Southampton et que l'équipage gérait tant bien que mal la panique des passagers dans l'avion ouvert à tout vent.

L'avion et tous ses passagers touchèrent terre sains et saufs. Le commandant de bord, que l'équipage pensait mort, sortit presque indemne de l'aventure : en état de choc certes, avec quelques fractures et des engelures.

La maintenance avait fait une erreur dans la taille des boulons utilisés pour fixer le nouveau pare-brise, mais l'équipage a su gérer remarquablement la situation d'urgence des plus inattendues que cette erreur a provoquée. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas. Trois autres accidents méritent d'être évoqués pour leur éventuelle analogie avec le MH370.

- **Helios 522 : les pilotes sous hypoxie**

Le 14 août 2005, le Boeing 737 du vol Helios Airways 522 relie Chypre à Prague, avec une escale à Athènes. Cinq minutes après le décollage, l'alarme de dépressurisation se déclenche, mais les pilotes la confondent avec une autre alarme. En fait, juste avant le décollage, un test venait d'être effectué sur une porte qui avait montré un défaut d'étanchéité au cours du vol précédent[265] ; la commande de pressurisation (mise en mode manuel le temps du test) n'avait pas été remise en mode automatique. Le commandant de bord appelle alors le sol pour essayer de mieux comprendre la situation. Entre-temps, les masques à oxygène tombent en cabine, mais pas dans le cockpit, où cette procédure n'est pas automatique. Les pilotes continuent donc leur ascension sans comprendre que l'avion n'est pas pressurisé. Sous l'effet du manque d'oxygène (hypoxie) qui produit les mêmes effets qu'un très fort taux d'alcool dans le sang (incohérence, mauvaise articulation, désorientation), les communications entre les pilotes et le contrôle aérien deviennent vite incompréhensibles, avant de s'interrompre.

L'avion survole alors le territoire grec. À terre, les autorités pensent à un détournement ou à un acte terroriste. Elles envoient deux F-16 pour intercepter le vol Helios 522. Mais les pilotes de chasse qui entourent le Boeing ne voient personne aux commandes : en fait, le commandant de bord est affalé sur le sol et le copilote gît inconscient sur son siège. L'avion, lui, suit son cap en pilote automatique. Reste un membre d'équipage vaillant, qui tentera en vain d'entrer en contact avec le

contrôle aérien. L'avion s'écrase finalement « tout seul » contre une montagne, tuant ses 121 passagers. Cet accident a été évoqué au sujet du vol MH370, à cause du bref échange très confus qu'a eu un pilote non identifié sur demande du contrôle aérien de Hô Chi Minh avec le cockpit du MH370. La mauvaise qualité de l'échange a pu faire penser que les pilotes malaisiens étaient aussi en état d'hypoxie.

- **UPS Dubaï 6 : l'incendie en soute déclenché par des batteries au lithium**

Le 3 septembre 2010, l'avion-cargo numéro 6 de la société de transport United Parcel Services (UPS), un Boeing Cargo 747, devait relier Dubaï (Émirats arabes unis) à Cologne (Allemagne). Au bout de vingt-deux minutes de vol, les pilotes donnent l'alerte : un feu en soute se propage à grande vitesse. Leur radio marche mal. Ils tentent un retour vers Dubaï, mais ratent l'atterrissage. L'avion s'écrase à quelques kilomètres de là. Selon le rapport final[266], le crash est dû à un feu non contrôlable, déclenché dans la soute par l'embrasement de batteries au lithium. Or, le MH370 aussi transportait des piles au lithium, au moins 221 kilos selon la liste du cargo, comme on l'a vu plus tôt.

- **TWA 800 : une explosion du réservoir de carburant, vraiment ?**

Des livres et des documentaires entiers ayant été consacrés au vol TWA 800, j'avais initialement décidé de ne pas mentionner ce célèbre accident ; jusqu'à ce que je reçoive un témoignage de première main qui me semble lui apporter un nouvel éclairage.

Le Boeing 747 de TWA a explosé 12 minutes après le décollage de l'aéroport international JFK (New York), le 17 juillet 1996 à 20h30. Il s'est écrasé dans l'océan Atlantique au large de Long Island avec 230 personnes à bord. Le vol devait rallier Rome après une escale à Paris. À ce jour, deux théories prévalent pour expliquer la catastrophe. Selon le rapport du NTSB, assumé par les autorités, un court-circuit aurait mis le feu à des vapeurs de carburant résiduel de l'un des réservoirs, déclenchant l'explosion massive qui a détruit le Boeing 747 presque instantanément. Mais de nombreux observateurs ont trouvé ce scénario inacceptable, ne voyant pas comment une quantité limitée de vapeur de

carburant pourrait créer une explosion d'une ampleur capable d'anéantir un 747 entier et ses 230 passagers en quelques secondes.

L'autre explication est plus simplement celle d'une frappe de missile. Cette hypothèse repose sur un faisceau d'indices, y compris le fait que des incidents similaires n'ont jamais eu un impact aussi dévastateur, les déclarations de plusieurs témoins qui ont vu des traînées de feu très nettes (comme des missiles) se dirigeant vers l'avion, la découverte de résidus explosifs sur des débris. D'autres éléments de preuve anecdotiques corroborent ce scénario. En 2013, l'ancien enquêteur du NTSB Henry Hughes, qui avait travaillé sur l'affaire, a lui-même déclaré à Reuters qu'il pensait qu'une bombe ou un missile avait provoqué le crash du Boeing 747. Avec cinq autres enquêteurs, il a demandé à la FAA de revoir la conclusion de son enquête, affirmant que l'enquête initiale était viciée. « Les déclarations des témoins, les preuves matérielles et d'autres faits montrent clairement qu'il y a eu une explosion à l'extérieur de l'avion, et non localisée au réservoir de carburant central », a déclaré Hughes. Il a en outre accusé le NTSB d'avoir écarté les déclarations de témoins, les données radar, les traces d'explosifs et les trous dans le fuselage qui indiquaient une explosion externe. Mais plutôt que de rouvrir le dossier, le NTSB a simplement réaffecté Hugues aux enquêtes routières, avant qu'il n'atteigne l'âge de la retraite.

Phil Bobet, un ancien capitaine de Swissair, avait lu la première édition de mon livre et m'a contactée pour partager quelques informations avec moi. Lorsque nous nous sommes rencontrés en mars 2019, dans un café parisien, j'espérais que ses informations seraient liées au MH370. Ce n'était pas le cas. Mais son témoignage, glaçant, apporte, me semble-t-il, une preuve de plus à la théorie du missile pour expliquer la catastrophe du TWA 800.

Le 9 août 1997, Phil Bobet était copilote sur le vol Swissair 127 entre Philadelphie et Zurich, avec une escale à Boston. Son avion s'approchait de la zone où le vol TWA 800 avait explosé en vol un an plus tôt, mais cela ne lui avait pas traversé l'esprit. Il m'a raconté : « J'étais en train d'indiquer Manhattan à mes passagers quand mon commandant s'est précipité sur le manche en voyant quelque chose nous arriver dessus à

une vitesse bien supérieure à celle d'un avion, qui est passé entre les réacteurs 3 et 4. Cela n'avait pas d'aile, c'était extrêmement blanc, volant si rapidement que nous n'avons pas eu le temps de prendre des mesures évasives avant qu'il ne soit passé. » Il a immédiatement informé New York ATC et Swissair. « Je ne sais pas si c'était une fusée ou autre chose, mais incroyablement rapide, direction opposée », déclare alors le pilote au contrôleur aérien. « Dans la direction opposée ? » fait répéter le contrôleur. « Oui, monsieur, et il était 21h07 (GMT). S'il avait été plus bas, il aurait heurté l'avion. Il n'y a eu aucun bruit, aucune turbulence de sillage et aucune perturbation ou anomalie avec l'un des instruments de vol ou du moteur », ajoute-t-il dans l'échange mentionné dans le rapport confidentiel du NTSB de l'époque, que l'agence de presse canadienne CP obtient et publie deux ans après les faits.

Après le choc mental de cette quasi-collusion, Phil Bobet est encore plus surpris à l'arrivée du vol à Boston d'être interrogé comme un criminel par le FBI et le NTSB qui interrogent le pilote et le copilote séparément. « Le gars du FBI était si hostile et essayait tellement de discréditer ma description de l'incident que j'ai dû lui demander de changer de ton, faute de quoi j'appellerais mon ambassade », se souvient Bobet. De retour en Suisse et après avoir discuté avec sa compagnie aérienne, il avait bien l'intention de connaître le fin mot de cette histoire ; ne serait-ce que parce que ce qui leur était arrivé pourrait potentiellement arriver à d'autres vols. Avant que l'affaire ne soit enterrée, la partie américaine suggéra que les pilotes avaient vu un ballon météorologique ; d'après les Suisses, cela n'avait aucun sens.

Malgré l'énorme intérêt que pouvait avoir ce témoignage pour l'enquête sur la catastrophe du TWA 800, Bobet a été invité à lâcher le dossier. Et finalement, seuls les passionnés d'ovnis ont pris sa déclaration au sérieux.

À l'aune de ce témoignage et du traitement réservé aux enquêteurs qui demandèrent à rouvrir le dossier, tout indique que les autorités n'ont aucune intention de laisser filtrer la vérité sur ce vol-ci non plus.

Leçons à tirer de ces accidents
et de ces enquêtes pour le MH370

La plupart de ces accidents ont servi de leçon aux autorités aériennes. Depuis l'incendie du vol UPS6, le transport des batteries au lithium est plus sérieusement régulé. La législation a beaucoup évolué après cet accident, et encore récemment à la suite de la réunion de l'OACI de juillet 2015, laissant certains observateurs penser que les autorités en savent peut-être plus qu'elles ne le disent sur les causes de la disparition du MH370. On l'a vu dans d'autres accidents, ce n'est pas parce que les régulateurs font semblant de ne pas voir les causes de certains accidents qu'ils ne prennent pas des mesures pour éviter que ceux-ci se reproduisent.

Depuis l'accident d'Air Inter au mont Sainte-Odile, que je n'ai que brièvement mentionné plus haut, tous les avions doivent être dotés d'une balise de localisation d'urgence (Emergency Locator Transmitter ou ELT), qui se déclenche au choc du crash ou au contact avec l'eau. Là aussi les règles évoluent. Depuis 2005, ces balises doivent émettre sur deux fréquences, l'une détectable par satellite (406 MHz), l'autre sur la fréquence d'urgence de tous les avions ou navires à proximité de la zone du crash (121,5 MHz). Le MH370 disposait de quatre ELT. Dans le cas du MH370 comme dans le cas de l'AF447, aucune de ces balises n'a fonctionné. En fait, selon un rapport de l'OACI, sur 173 accidents d'avion équipés de balises, celles-ci se ne se sont déclenchées que dans 39 cas[267]. Le rapport d'enquête de l'AF447 avait d'ailleurs suggéré des améliorations en la matière.

Mais sur cet aspect comme sur beaucoup d'autres, les mesures prises donnent souvent l'impression de « trop peu, trop tard ». Beaucoup de pilotes s'alarment de la lenteur des régulateurs à imposer de nouvelles mesures. Alors que l'expérience de la perte en mer de l'AF447 avait permis d'identifier nombre d'améliorations pour faciliter les recherches dans un cas semblable, force est de constater que, cinq ans après, quand la situation s'est répétée avec le MH370, aucune des mesures suggérées n'était encore en vigueur. « C'est inadmissible ! s'insurge Laurent Lamy. Cela ne fait que renouveler notre tristesse de voir que ce qui a été appris au prix de 228 vies sur l'AF447 n'a même pas été mis en œuvre cinq ans plus tard. » Au 1er janvier 2018, les pingers des boîtes noires devaient émettre pendant quatre-vingt-dix jours plutôt que trente. La balise, elle, devait devenir repérable d'encore plus loin. Au 1er janvier 2020, les

boîtes noires devaient être éjectables et flottantes. Si Malaysia Airlines avait déjà mis en œuvre ces trois mesures, elles auraient certainement facilité la localisation de l'avion du vol MH370.

Au terme de cette analyse fragmentaire de quelques accidents d'avion de ligne, deux points communs apparaissent malgré leur immense diversité.

Nonobstant le nombre de victimes et les drames humains que ces crashs aériens provoquent, c'est souvent l'opacité des enquêtes qui aggrave, voire décuple le traumatisme initial des proches des victimes. Opaques, ces enquêtes sont toujours longues, laborieuses, compliquées et soumises à d'énormes pressions politiques, diplomatiques et économiques.

Le deuil des proches est dérangé, secoué, réveillé au gré de chaque étape, de chaque doute, de chaque nouvelle information, vraie ou fausse. Dans le cas du MH370, leur deuil a carrément été confisqué aux familles, rendu impossible par l'absence totale de preuves crédibles, y compris du crash même.

Quant au parti pris et à la tendance marquée de ces enquêtes à vouloir mettre en cause les pilotes plutôt que les machines, je n'imaginais pas, en décidant d'observer à titre comparatif quelques cas de crashs célèbres, ouvrir pareille boîte de Pandore. Je ne m'attendais pas à découvrir une telle hypocrisie des avionneurs et des États. Je ne soupçonnais pas l'ampleur des moyens déployés dans certains cas pour étouffer la cause réelle mais inavouable d'un crash d'avion.

Car c'est rarement la cause apparente qui est la cause véritable de l'accident.

C'est rarement la cause officielle qui est la cause véritable de l'accident.

C'est rarement ce qui est dit au début qui sera finalement avéré.

Et il n'y a d'ailleurs rarement qu'une seule cause, mais plus souvent une conjonction de paramètres…

Bref, la vérité, elle aussi, sauve rarement sa peau dans un crash aérien.

241. Divers documentaires et contre-enquêtes ont évoqué d'autres raisons pour l'accident du Concorde, notamment un feu dans l'un des réacteurs.

242. Rapport préliminaire du BEA sur le vol Germanwings 9525, mai 2015.

243. Vol d'Air New Zealand NZ176 du 21 mai 2014, entre Perth (Australie) et Auckland (Nouvelle-Zélande).

244. Rapport « Investigation of Aircraft Accident SilkAir Flight MI 185 Boeing B737-300, 9V-TRF Musi River, Palembang, Indonesia, 19 December 1997, Final Report », National Transportation Safety Committee, Jakarta, 14 décembre 2000.

245. Vol 517 d'Eastwind Airlines, le 6 juin 1996.

246. Jean-Paul Mari, « Contre-enquête sur une catastrophe aérienne, EgyptAir : le suicide était presque parfait », *Grands Reporters*, 9 décembre 1999.

247. *Idem.*

248. « Mayday - S03E08 - Death and Denial (EgyptAir 990) », National Geographic Channel, 2 novembre 2005.

249. Rapport « ASC Releases Factual Data Report of GE 235 Occurrence », Taiwan Aviation Safety Council, 2 juillet 2015.

250. Rapport final « Accident survenu le 1er juin 2009 à l'Airbus A330-203 exploité par Air France, vol AF447 Rio de Janeiro-Paris », BEA, 5 juillet 2012.

251. Rapport « Commission d'enquête sur l'accident survenu le 26 juin 1988 à Mulhouse-Habsheim (68) à l'Airbus A320, immatriculé F-GFKC, le 24 avril 1990 », BEA, p. 20.

252. Hugues Gendre et Pierre Gille, « Habsheim ou la Raison d'État », Document SNPL, disponible sur crashdehabsheim.net.

253. « Suite crash Airbus Mulhouse », INA, 2 juin 1989.

254. Norbert Jacquet, *Airbus, L'assassin habite à l'Élysée*, éditions Première Ligne, 1994, p. 75.

255. Le vol Lion Air 610 s'est écrasé le 29 octobre 2018, tuant 189 personnes. Cinq mois plus tard, le 10 mars 2019, le vol 302 d'Ethiopian Airlines s'est écrasé, tuant 157 personnes. Il a été rapidement établi que les deux accidents résultaient du dysfonctionnement d'une nouvelle commande automatisée appelée « système d'augmentation des caractéristiques de manœuvre » (MCAS). Les 387 Boeings 737 MAX utilisés par 59 compagnies aériennes à travers le monde à l'époque ont été cloués au sol.

256. Rapport « MH17, Final Report Crash of Malaysia Airlines », Dutch Safety Board, octobre 2015.

257. Communiqué de presse, La Haye, 13 octobre 2015.

258. Rapport « MH17, Final Report Crash of Malaysia Airlines », Dutch Safety Board, octobre 2015, p. 263.

259. L'attaque du 17 mai 1987 contre l'USS *Stark* fit 37 morts du côté américain.

260. Cour internationale de justice, « Affaire de l'incident aérien du 3 juillet 1988 (République islamique d'Iran c. États-Unis d'Amérique) », vol. II, La Haye, 2000, p. 22 : « *The aircraft was perceived as a military aircraft with hostile intentions and was destroyed by two surface-to-air missiles.* »

261. A. Frank Taylor, « A Case History Involving Wreckage Analysis, Lessons from the Ustica Investigations », Cranfield University, octobre 1998.

262. Giuliano Gallo, « Strani suicide o incidenti : 15 morti misteriose dopo la tragedia », *Corriere della Sera*, 18 juin 1997.

263. Déclaration faite à la radio publique et à la chaîne de télévision Sky : « Les Français savaient que l'avion de Kadhafi devait passer [sur cette route]. […] Ce sont eux qui, avec un avion de la marine, ont tiré un missile… », citée dans l'article du *Monde diplomatique* de juillet 2014 par Andrea Purgatori.

264. Giovanni Fasanella et Rosario Priore, *Intrigo internazionale*, Milan, Chiarelettere, 2010.

265. Des incidents similaires s'étaient déjà produits, notamment moins d'un an avant ; le même appareil avait souffert d'une décompression rapide liée à un défaut de la porte arrière. Les pilotes avaient toutefois réussi à amener l'avion à une altitude « respirable » et cet incident ne s'était soldé par aucun blessé.

266. Rapport « Air Accident Investigation Report on Uncontained Cargo Fire Leading to Loss of Control Inflight and Uncontrolled Descent Into Terrain

Boeing 747-44AF N571UP », General Civil Aviation Authority of the United Arab Emirates, Dubaï, 3 septembre 2010.

267. Rapport « Factual Information : Safety Investigation for MH370 », p. 33.

GLOSSAIRE

Ce livre contient nombre de sigles, abréviations ou mots spécialisés. En voici les principaux, brièvement expliqués.

À propos du MH370

MHiste : surnom donné à toute personne s'impliquant personnellement dans l'élucidation de ce mystère.

NOK : Next of Kin, le premier cercle.

Nodders : surnom des MHistes ayant participé à la recherche du Boeing disparu sur les images satellite mises à disposition par Tomnod.

IG : Independent Group, groupe indépendant de scientifiques répartis à travers le monde et fortement investis dans la recherche de l'avion sur la base des données Inmarsat.

MAS : Malaysia Airlines.

KL : Kuala Lumpur, la capitale de la Malaisie.

KLIA : Aéroport international de Kuala Lumpur.

KLCC : Dénomination du quartier central de Kuala Lumpur, situé autour des tours Petronas.

HCM : Hô Chi Minh, plus grande ville du Vietnam.

JACC : Joint Agency Coordination Centre, Centre australien de coordination des recherches, d'abord établi à Perth puis relocalisé à Canberra.

À propos des balises

Trois types distincts de balises sont ici évoqués, sans lien ni rapport entre eux.

– Igari, Bitod, Mekar, etc. Ces balises sont des points virtuels, arbitraitement nommés et placés très précisément sur la carte du ciel en longitude et latitude. Elles permettent aux avions de se déplacer selon des routes précises, déterminées en partie par leur plan de vol initial et en partie par les circonstances et les consignes de l'Air Traffic Control (ATC).
– ELT : Emergency Locator Transmitter. Ces balises de localisation d'urgence sont utilisées par les bateaux et par les avions. Elles sont gérées par le programme de localisation Cospas-Sarsat, en liaison avec les centres de secours d'urgence en mer, répartis à travers le monde.
– Balises équipant les boîtes noires. Celles-ci servent à émettre une alerte. Elles se présentent sous forme d'un petit cylindre alimenté par une batterie au lithium et doivent permettre de localiser la boîte noire dans l'eau, après un accident.

À propos des pings

On trouve ici deux sortes de pings.
– Les « handshake pings » d'Inmarsat, signaux électromagnétiques émis par une station terrestre à destination de l'avion, par l'intermédiaire du satellite d'Inmarsat.
– Les pings des balises des boîtes noires qui émettent à une fréquence précise pour signaler la présence de ladite boîte noire.

Même s'ils sont de nature différente, il s'agit dans les deux cas de « signaux » qui ont un rôle de messagers.

À propos des boîtes noires

Les avions sont toujours équipés de deux boîtes noires qui sont le plus souvent de couleur orange.
– Le CVR : Cockpit Voice recorder. Il enregistre en continu les bruits et les conversations dans le cockpit (les échanges entre pilotes et les autres communications), mais seules les deux dernières heures sont conservées. Si un vol dure trois heures, la première sera écrasée au profit de la troisième.

– Le FDR : Flight Data Recorder. L'enregistreur des données techniques du vol et des instruments : vitesse, altitude, angle, puissance, etc.

Autres acronymes usuels dans l'aviation civile

AESA : Agence européenne de la sécurité aérienne.

ACARS : Aircraft Communications Addressing and Reporting System. Système de communication automatique installé à bord des avions qui envoie à intervalle régulier des comptes-rendus du vol.

ATC : Air Traffic Control. Le contrôle aérien. Peut faire référence aux contrôleurs (les personnes) ou à la tour de contrôle comme autorité. Exemple : L'ATC autorise l'avion à passer de telle à telle altitude.

ATCC : Air Traffic Control Centre.

AWACS : Airborne Warning and Control System: Système d'alerte et de contrôle aéroporté. Un AWACS est en fait une très puissante station d'observation et de contrôle radar, installée à bord d'un avion.

FAA : Federal Aviation Authority. Direction de l'aviation civile américaine.

FIR : Flight Information Region. Zone de vol. Un avion passe d'une FIR à une autre.

ICAO ou OACI : Organisation internationale de l'aviation civile, agence des Nations unies couvrant l'aviation civile fondée à Chicago en 1944. Elle compte 193 pays membres.

IATA : International Air Transport Association, association commerciale rassemblant la plupart des compagnies aériennes. Elle comptait 190 membres en 2016.

Mille nautique : L'aviation utilise le mille nautique comme unité de distance. Un mille nautique équivaut à 1 852 mètres. Un nœud correspond à un mille nautique par heure. La vitesse de croisière moyenne d'un gros-porteur se situe autour de 500 nœuds (920 kilomètres/heure).

HM(A)S : His or Her Majesty (Australian) Ship. Préfixe ajouté au nom des navires de la marine (australienne) ou britannique. De même que le nom des navires américains est précédé de USS pour United States Ship.

(Zone de) SAR : Search and Rescue. Zones de Recherches et secours. Toutes les mers du monde sont divisées en zones de Recherches et secours, de sorte que quel que soit l'endroit du monde où un accident arrive, une autorité compétente soit à même d'intervenir.

Les bureaux d'enquête

En cas d'accidents d'avion, la plupart des pays ont un bureau d'enquête spécialisé.

AAIA : Air Accident Investigation Agency, agence chinoise.
AAIB : Air Accidents Investigation Branch, bureau britannique.
AAID : Aircraft Accident Investigation Department, bureau chinois d'expertise des accidents d'avion.
ATSB : Australian Transport Safety Bureau, bureau australien de la sécurité des transports.

REMERCIEMENTS

Par souci de sobriété, de sécurité et de confidentialité, je n'ai pas souhaité nommer ici l'exceptionnelle constellation de personnes qui m'ont aidée au cours de ces sept ans d'enquête. Assembler ce puzzle n'aurait pas été possible sans des centaines de personnes, MHistes ou non, – pilotes, scientifiques, universitaires, diplomates, ingénieurs, politiciens, lanceurs d'alerte, simples témoins, confrères et consœurs journalistes, hackers, mercenaires et militaires –, dispersées dans le monde entier : en Malaisie, au Vietnam, au Cambodge, au Laos, à Singapour, en Thaïlande, aux Philippines, en Inde, en Indonésie, en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Chine, à Hong Kong, au Japon, à Taïwan, aux États-Unis, au Canada, en Angleterre, en Écosse, en France, en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, en Suisse, en Italie, au Portugal, en Israël, aux Émirats arabes unis, aux Maldives, au Mozambique, à l'île Maurice, Madagascar ou La Réunion… J'ai toujours essayé de rencontrer en personne les contacts importants, mais dans certains cas, l'échange n'a pu avoir lieu qu'en ligne. Certains m'ont offert leur expertise, leurs connaissances ou leur analyse, d'autres m'ont fourni des documents, et certains ont simplement prononcé quelques mots décisifs qui se révélèrent déterminants pour l'enquête. Je remercie de tout cœur chacun d'entre vous.

Mes remerciements les plus sincères vont également à : Laurence Lacour, mon éditrice aux Arènes, et à toute l'équipe qui a participé à la réalisation de cette nouvelle édition, notamment Lucie Le Bon ; mon éditeur anglais chez Harper Collins, Jack Fogg, et son équipe, Holly Blood et Sarah Hammond, qui ont permis à mon travail d'être publié en anglais cinq ans après la première édition en français ; mes agents, Jo Lusby et Marysia Juszczakiewicz ; mes employeurs de longue date, *Le*

Monde, RFI et Radio France ; et, évidemment, ma précieuse famille, à commencer par mon mari Philippe, mes fils Paul, Adrien et Côme ; et à mes merveilleux amis. Tous m'ont soutenue avec une patience et une gentillesse infinies dans ma détermination à résoudre cette énigme.

J'ai pris à cœur cette mission tant par devoir professionnel (celui de réfuter un récit fabriqué dans le but d'égarer l'opinion publique et de couvrir une vérité inavouable) que pour aider les familles à sortir enfin du cauchemar dans lequel cet accident les a plongées, car elles ont droit à la vérité.

L'EXEMPLAIRE QUE VOUS TENEZ ENTRE LES MAINS
A ÉTÉ RENDU POSSIBLE GRÂCE AU TRAVAIL DE TOUTE UNE ÉQUIPE.

TRADUCTION : Nathalie Gouyé-Guilbert
CARTES : Donatien Cassan Blanc
COUVERTURE ET CONCEPTION GRAPHIQUE : Éric Pillault
RÉVISION : Emmanuel Dazin, Jean-Luc Demizieux
et Isabelle Paccalet
MISE EN PAGE : Soft Office
PHOTOGRAVURE : Point 11
FABRICATION : Lucie Le Bon et Maude Sapin
COMMERCIAL : Pierre Bottura
RELATIONS LIBRAIRES : Jean-Baptiste Noailhat et Damien Nassar
PRESSE ET COMMUNICATION : Jérôme Lambert
avec Axelle Vergeade
LES ARÈNES DU SAVOIR : Pierre Bottura avec Marc Blactot, Fanny Boidron, Adèle Hybre
et Guillaume Lollier

RUE JACOB DIFFUSION : Élise Lacaze (direction), Katia Berry (grand Sud-Est), François-Marie Bironneau (Nord et Est), Charlotte Jeunesse (Paris et région parisienne), Christelle Guilleminot (grand Sud-Ouest), Laure Sagot (grand Ouest), Diane Maretheu (coordination), Charlotte Knibiehly (ventes directes) et Camille Saunier (librairies spécialisées)

DISTRIBUTION : Interforum

DROITS FRANCE ET JURIDIQUE : Geoffroy Fauchier-Magnan
DROITS ÉTRANGERS : Sophie Langlais
ACCUEIL ET LIBRAIRIE : Laurence Zarra
ANIMATION : Sophie Quetteville
ENVOIS AUX JOURNALISTES ET LIBRAIRES : Vidal Ruiz Martinez
COMPTABILITÉ ET DROITS D'AUTEUR : Christelle Lemonnier,
Camille Breynaert et Christine Blaise
SERVICES GÉNÉRAUX : Isadora Monteiro Dos Reis

ISBN papier : 979-10-375-0282-7
ISBN numérique : 979-10-375-0383-1

Dépôt légal : mars 2021

Cette édition électronique du livre *Vol MH370 - La disparition* de Florence de Changy a été réalisée le 29 janvier 2021 par Soft Office.